9/82

transpress

modell eisenbahner

Die BR E 94/254

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M



aktuell

Noch dampft es ...

Immer mehr Eisenbahnfreunde interessieren sich für die noch im Einsatz befindlichen Dampflokomotiven. Wenn ihr Anteil an der gesamten Traktionsleistung nur noch sehr gering ist, so tragen sie doch dazu bei, daß die stark gestiegenen Transportaufgaben der Eisenbahn bewältigt werden. Besonders häufig sind z. Z. Lokomotiven der BR 50 und 52 eingesetzt. Mehr darüber entnehmen Sie bitte unseren Kurzmeldungen auf der Seite 26.

1 Lok 50 3631 vor einem Güterzug.

2 Der Personenzug 8452 bei Ditfurt mit der Lok 50 3552 am 24. September 1981.

3 Lok 52 8130 des Bw Kamenz am 31. Mai 1981 in Dresden-Klotzsche

4 Die Lok 50 3529 wird auf den Einsatz im Bw Nossen vorbereitet.

Fotos: G. v. Hartwig, Leipzig (2), U. Lippke, Dresden (1), F. Ebermann, Dresden (1)

1



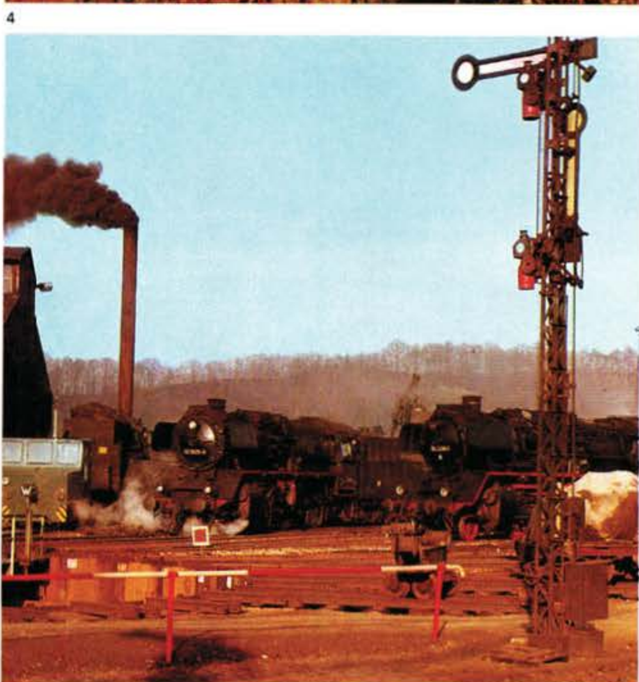
2



3



4



modell eisenbahner

inhalt

9/82

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
31. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbild
Die Harzquerbahn ist zu jeder Jahreszeit ein beliebtes Verkehrsmittel und Fotoobjekt. U. B. z. eine Neubaulokomotive auf einem der beiden Bahnsteiggleise des Bahnhofes Nordhausen Nord. Lesen Sie dazu auch unseren Beitrag auf der Seite 4.

Foto: E.-P. Dargel, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner"
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 12. 8. 1982
Geplante Auslieferung: 13. 9. 1982

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 293.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Interview

Weichen für Kinder- und Jugendarbeit sind gestellt

Hans-Dieter Weide ist seit Mai 1973 Mitglied der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV der DDR und ab dem 4. Verbandstag ihr Vorsitzender. Er ist Mitglied des Präsidiums seit 1974, war Teilnehmer der Gründungsveranstaltung des DMV der DDR und gehört der AG 6/52 Leipzig an. Freund Weide ist 40 Jahre alt, von Beruf Betriebs- und Verkehrseisenbahner, jetzt Fachlehrer für Sport und Werken und seit 22 Jahren als pädagogischer Mitarbeiter bei der Pioniereisenbahn in Leipzig tätig.

Redaktion:
Der Jugendarbeit wird im Verbandsleben besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Was können Sie uns, wenige Wochen vor dem 5. Verbandstag, darüber sagen?

Freund Weide:
Seit 16 Jahren besteht die Jugendkommission. Während dieser Zeit waren wir stets darum bemüht, mit einer kontinuierlichen Tätigkeit unsere jüngsten Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und die Pioniereisenbahner mit den vielen Seiten unseres schönen Hobbys vertraut zu machen, Fertigkeiten zu vermitteln und als Nachwuchs zu fördern. Und so können wir zum 5. Verbandstag eine gute Bilanz ziehen. Immerhin zählen zu den rund 8000 Mitgliedern des Verbandes 750 Schüler, 550 Pioniereisenbahner der Bahnen in Dresden, Görlitz, Cottbus und Leipzig und über 1000 Jugendliche im Alter zwischen 14 und 18 Jahren. Sehr am Herzen liegt uns, wie es die Richtlinie über die Mitgliedschaft von Pionieren und Schülern besagt, Nachwuchs für die Deutsche Reichsbahn zu gewinnen. Dabei sind wir auch gut vorangekommen. So haben z. B. 1981 51 Jugendliche aus Arbeitsgemeinschaften der Bezirksvorstände Cottbus, Dresden, Erfurt, Halle, Magdeburg und Schwerin sowie 46 Pioniereisenbahner eine Berufsausbildung bei der Eisenbahn aufgenommen. Allein im Bereich des Bezirksvorstandes Halle haben zum 1. September 1982 20 Modell- und Pioniereisenbahner eine Lehre beim Vorbild begonnen. Den Arbeitsgemeinschafts- und Gruppenleitern möchte ich an dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön für die unermüdliche Kleinarbeit sagen. Ohne sie wären die Fortschritte in der Jugend- und Kinderarbeit undenkbar.



Freund Hans-Dieter Weide im Gespräch mit Brigadeleiter Matthias Teschner von der Pioniereisenbahn Leipzig und dem ehemaligen Pioniereisenbahner und heutigen Bahnhofsdispatcher im Leipziger Hauptbahnhof und Leiter der Arbeitsgemeinschaft 6/52 Siegfried Hülle.

Foto: V. Boden, Leipzig

Redaktion:
Welche Erfahrungen und Methoden haben sich besonders bewährt?

Freund Weide:
Die Palette ist groß. Ich möchte da u. a. vor allem die regelmäßig stattfindenden Spezialistentreffen Junger Eisenbahner nennen, auf denen Kinder und Jugendliche ihre Arbeiten zum Leistungsvergleich einreichen und verteidigen. Diese Treffen haben einen festen Platz in unserer Arbeit und sich außerordentlich bewährt. Eine wichtige Aktivität waren auch die Empfehlungen für Arbeitsgemeinschaften Junger Modelleisenbahner an den Einrichtungen der Volksbildung, die von einem Autorenkollektiv unter Leitung des Freundes Jürgen Berghäuser erarbeitet wurden. Diese Empfehlungen sollten allerdings noch besser als bisher auch für die Kindergruppen genutzt werden.
Bewährt haben sich ebenfalls die drei zentralen Erfahrungsaustausche für die Jugendgruppenleiter sowie die Zusammenkünfte auf Bezirksebene. Nicht zu vergessen sind die persönlichen Kontakte unserer Kommissionsmitglieder zu den einzelnen Kinder- und Jugendgruppen in allen Teilen unserer Republik. Zahlreiche Exkursionen und Betriebsbesichtungen haben die Jugendarbeit belebt und zunehmend das Interesse für das Vorbild geweckt. Zweimal konnten wir auch in den letzten Jahren Jugendliche zu zentralen Spezialistenlager für Elektronik und Elektrotechnik des Zentralrates der FDJ in den VEB Nachrichtenelektronik Greifswald delegieren. Während einer 12stündigen Laborausbildung konnten die jungen Freunde an modernsten Meßgeräten arbeiten und Netzteile, Relaisschaltungen und Transistorverstärker aufbauen.
Eine schöne Tradition sind die von der Kommission organisierten und gestalteten Lager für Erholung und Arbeit geworden. So sah man unsere jungen Freunde auf der Selketalbahn beim Auswechseln von Schwellen, bei Grabenschachtarbeiten an der Harzquerbahn, auf der Magistrale Berlin—Halle beim Zuschütten von Kabelgräben. Für 1983 wird wiederum mit Hilfe des Ministeriums für Verkehrswesen ein Lager für Erholung und Arbeit vorbereitet.

Redaktion:
Zu den Aktivitäten gehören die Spezialistentreffen Junger Eisenbahner. Welche Ergebnisse brachten die diesjährigen Bezirkstreffen?

Freund Weide:
Es nahmen 72 Arbeitsgemeinschaften, die 99 Exponate zeigten, teil. Dabei hatten die Bezirksvorstände Halle mit 23, Dresden und Schwerin mit je 17 Exponaten die beste Beteiligung. Für das zentrale Treffen im Pionierlager Biesenthal im Oktober dieses Jahres wurden 23 Exponate ausgewählt. Zum 12. Mal nehmen daran die Pioniereisenbahner aus Leipzig teil. Erfreulich ist aber auch, daß neue Arbeitsgemeinschaften die Fahrkarte für Biesenthal erwarben. Alle Bezirkstreffen hatten ein gutes Niveau und waren ein würdiger Beitrag für den 5. Verbandstag.

Redaktion:
Was steht noch zu Buche für die Vorbereitung des Verbandstages?

Freund Weide:
Dazu gehören u. a. die „Wissensstraße Eisenbahn", die beim 4. Bezirks-Pionierfest in Leipzig aufgebaut war und über 1000 Pioniere anzog, die Modelleisenbahn-Ausstellung in Dresden anläßlich des VII. Pioniertreffens mit Anlagen, Vitrinen und Schautafeln. Wir können insgesamt zum Verbandstag belegen, daß die Kinder- und Jugendarbeit einen bedeutsamen Aufschwung genommen hat.

Lesermeinungen

Weiter so!

Zu den Heften 7 und 8/82 erhielten wir von zahlreichen Lesern aus dem In- und Ausland Zuschriften und Anrufe. Sie bedankten sich für die nunmehr in einem neuen Gewand erschienenen Zeitschrift. Viele Freunde wiesen darauf hin, daß die Anzahl der Seiten geringer geworden sei. Das ist jedoch nicht so, also keine „Schlankheitskur", wie ein Leser bemerkte. Nach wie vor erscheint unsere Zeitschrift in den ungeraden Monaten mit 28 Seiten (ohne Umschlagseiten) und in den geraden Monaten mit 36 Seiten (ohne Umschlagseiten). Selbstverständlich gab es auch wertvolle Hinweise und Kritiken, die nach gründlicher Auswertung durch die Redaktion und den Beirat Anlaß sein werden, das eine oder andere noch zu verbessern.

Hier einige Meinungen unserer Leser:

Hans Ellwanger, Berlin:
„Seit 1952 bin ich Leser des ‚modelleisenbahners'. Die Poster, Farbfotos sowie die gesamte Aufmachung finden meine volle Zustimmung."

Günther Eulenburg, Leipzig:
„Die Farbbilder wirken viel ansprechender. Sowohl Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner kommen voll auf ihre Kosten. Etwas mehr Bild- und Textinformationen über den Bau sowie Einsatz von Fahrzeugen im Ausland — das wäre mein zusätzlicher Wunsch."

Hans-Jochen Dietrich, Bad Lausick:
„Die Umgestaltung der Zeitschrift kann als gelungen eingeschätzt werden. Allerdings empfinde ich es als einen Nachteil, daß die Heftnummer auf der linken Seite erscheint. Dadurch wird die Suche nach einem bestimmten Heft in der Klemmappe etwas erschwert."

Helmut Pochadt, Berlin:
„Einige Bemerkungen zu den Kolumnentiteln: Es wäre wünschenswert, wenn zu den bisher verwendeten Bezeichnungen noch weitere hinzukämen, um die breite Palette der in der Zeitschrift zu behandelnden Sachgebiete noch besser einzuordnen. Beispielsweise finde ich den Titel ‚mosaik' für die Vorstellung der BR 212/243 nicht ganz passend. Solche Beiträge sollten mit ‚technik' oder wie gewohnt ‚lokarchiv' überschrieben werden. Neuruppin ... — ja, das ist ein besonderes Steinchen, das ist ‚mosaik', wie Werklokomotiven, die ich empfehle, auch weiterhin vorzustellen ..."

Frank Schmidt, Magdeburg:
„Der Höhepunkt im Heft 7 ist natürlich das Poster. Sehr gut gefallen mir immer wieder die Beiträge von Jochen Kretschmann, weil gerade diese Serie ein praxisbezogenes und wirklichkeitsnahes Bild des zwar harten, aber auch schönen Dienstes auf der Dampflok vermittelt. Gut wäre die Fortsetzung der Veröffentlichungen, die bisher unter der Rubrik ‚Wissen Sie schon ...?' erschienen, aber auch der Druck von Beiträgen über das Eisenbahnwesen des sozialistischen Auslandes."

Diego Wegner, Berlin:
„Ich freue mich über den neugestalteten ‚modelleisenbahner', weil er aussagekräftiger und übersichtlicher geworden ist.
Nachdem ich ihn am Kiosk erwarb, sah ich mir im Bus die Zeitschrift genauer an und fuhr gleich eine Haltestelle zu weit ..."

Michael Schwindkowski, Westberlin:
„Herzlichen Glückwunsch zu Ihrer und unserer neuen eisenbahn-modellbahn Zeitschrift und vielen Dank an alle Mitarbeiter. So wünschen sich die Eisenbahnfreunde aus Westberlin ihre Zeitschrift. Als Informationsquelle über die Deutsche Reichsbahn ist und bleibt der modelleisenbahner für uns unentbehrlich."

Wir danken allen Lesern, die uns ihre Meinung über den „Neuen" zukommen ließen. Wir werden alles gründlich überdenken.

Die Redaktion

Zur BR 118
In Ergänzung zum im Heft 4/82 veröffentlichten Beitrag über die BR 118 teilt uns Wolfgang Bahnert aus Leipzig mit:
„Ein völlig anderes Aussehen erhielt die 118 182 mit einer durchgehenden Anordnung der Lüftungsgitter und Luftsaugfilter zu einem Feld je Anlage. Die Lok war lange Zeit im Bw Rostock beheimatet und wurde Anfang der 70er Jahre im Raw ‚Wilhelm Pieck' Karl-Marx-Stadt der Anordnung der Serienloks angepaßt. Ab 25. Oktober 1971 erfolgte die Erprobung der mit 900 kw-Motoren ausgerüsteten 118 373. Seit 31. Mai 1980 wird die 118 805, die zwei 1100 kW-Motoren und Zweiwandlergetriebe erhielt, im Dienstplan mit Loks der BR 132 beim Bw Leipzig Hbf Süd eingesetzt. Das Triebfahrzeug bewährt sich im Reisezugdienst sehr gut. Am 10. Juli 1981 wurde die 118 625 mit 1100 kw-Motoren und Dreiwandlergetriebe ausgerüstet. Mit diesem Triebfahrzeug war es möglich, auch schwere Güterzüge zu befördern."

Wieder entdeckt
Unser 10jähriger Leser Marco Hadryn aus Großlehna schrieb uns:
„Auf dem Lokfoto des Monats im Heft 5/82 hat meine Uroma eine große Entdeckung gemacht. Der Mann auf dem Bild links ist der Opa von meiner Uroma. Er hieß Hugo Müller, war Hilfsbremser und später Zugschaffner."

100 Jahre Straßenbahn in Halle
Anläßlich dieses Jubiläums gibt es folgende Veranstaltungen:
1. In der Zeit vom 19. September bis 10. Dezember 1982 wird eine Ausstellung über die Geschichte der Hallenser Straßenbahn gezeigt. Ort: Geschichtsmuseum in der Großen Märkerstraße (Nähe Marktplatz).
2. Am 16. Oktober 1982 findet im Betriebshof Freiimfelderstraße (Nähe Helmut-von-Gerlach-Straße) von 9 bis 14 Uhr eine Fahrzeugausstellung statt.
3. Am Sonntag, dem 17. Oktober 1982, werden mit historischen Wagen in der Zeit von 8 bis 16 Uhr Sonderfahrten durchgeführt. Dabei handelt es sich um Stadtrundfahrten ab Haltestelle Marktplatz im Abstand von 15 Minuten.
Übrigens: Mehr über die Geschichte der Straßenbahn in Halle erfahren Sie im nächsten Heft.

Bitte die Kleider in Ordnung bringen!
Können Sie sich noch erinnern? Im Heft 2/82 veröffentlichten wir einen Aufruf mit der Bitte, uns Bilder von zeitgenössischen Schildern vom Vorbild zuzusenden. Inzwischen erhielten wir zahlreiche Aufnahmen, die nach und nach veröffentlicht werden. Ein Dank an alle Leser, die uns unterstützten.



Dr. med. Wolf-Rüdiger Solven aus Könnern fotografierte dieses Schild vor der Herrentoilette auf dem Bayrischen Bahnhof in Leipzig.

Klaus Kieper, Ahrensfelde

Moderne Technik auf schmaler Spur

Rückfallweichen vereinfachen die Betriebsführung

Die auf den Bahnhöfen Niedersachswerfen Ost und Steinerne Renne vor einiger Zeit eingebauten Rückfallweichen ermöglichen Zugkreuzungen mit einem Minimum von Zeitaufwand. Die an diesen Weichen vorhandenen Zungenvorrichtungen sind mit einer Rückfalleinrichtung ausgerüstet. Ihre Aufgabe ist es, die Zungen stets in der gewünschten Lage zu halten. Bei Fahrten des Gegenverkehrs werden die Zungen durch den Spurkranz der Räder umgestellt. Die Rückholfeder garantiert die selbständige Umstellung in die festgelegte Lage.

Dazu wurden folgende Veränderungen erforderlich:
1. Der Einbau des federnden Elements zwischen Weichenstellhebel und Weichenschubstange (Bild 2) und
2. Installation eines Lichtsignals zur Kennzeichnung der Weichenumstellung.

Sollten Störungen auftreten, ist nach wie vor die Möglichkeit vorhanden, die betreffende Weiche manuell zu bedienen.
Besonders für die Gestaltung von Modellbahn-Anlagen bietet sich eine Nachbildung dieser modernen Einrichtung an.

1


1 Komplette Rückfallweiche mit Lichtsignal in Niedersachswerfen Ost

2


2 Deutlich erkennbar ist das Federelement zwischen Weichenstellhebel und Weichenschubstange

3


3 Rollwagenzug mit Lok 99 0239 aus Richtung Nordhausen Nord befährt die Rückfallweiche in Niedersachswerfen Ost (Mai 1981).

Fotos: Verfasser

Günter Meyer, Aue

So war es damals in Jarmen

Auf den Spuren der Inselbahn Jarmen Nord—Schmarsow (Teil 1)

Jarmen—Schmarsow, Inselbahn ohne Anschluß an das übrige Netz, so etwas gibt es doch gar nicht. Sicher ist da irgendwo noch eine Gleisverbindung für Betriebszwecke, dachte ich, bis ich doch einmal eine Eisenbahnkarte „Nur für den Dienstgebrauch" zu Gesicht bekam. Großer Aha-Effekt: Gibt es also doch! Klar, daß die nächste Fahrradtour von Anklam nach Jarmen ging!

In Groß Toitin war der Bahnkörper noch weitgehend erhalten, aber ohne Gleis. Nun konnte nichts mehr schiefgehen, immer der Trasse entlang muß man ja zum Bahnhof kommen: Am Peenebollwerk in Jarmen begannen die Gleise, Linkskurve, Rechtskurve. Bahnhof Jarmen grüßte mit großer Schrift am Bahnhofsgebäude – aber kein Zug! Und das vier Minuten vor der Abfahrt! Ob die Kollegen vielleicht vor Plan? Müßte man eigentlich einholen können – und wutentbrannt wetzte ich los. Plötzlich ein angefangener Verbindungsbogen, dann eine rechtwinklige Kreuzung mit einem Bahnkörper und backbord querab Rauch aus dem Schornstein einer Lok! Da war noch ein Bahnhof Jarmen mit einem kleinen Zusatz Nord. Geschafft! Rein in den Gepäckwagen – zum Glück lief er am Schluß – und die unvergessene Fahrt nach Schmarsow mit dem Pmg 1289 am 23. September 1958 begann.

Ein Blick in die Vergangenheit

In meinem Kopf wirbelte es von Fragen. Das Zugpersonal gab bereitwillig Auskunft:

Bis 1945 war Jarmen ein wichtiger Kleinbahnknoten. Von Westen mündete die Strecke Demmin—Schmarsow—Jarmen der ehemaligen Demminer Kleinbahnen Ost (DKBO), von Osten die Strecke Greifswald/Züssow—Jarmen der früheren Greifswald-Jarmener Kleinbahn (GJK) hier ein. Beide 750 mm-spurigen Bahnen hatten in Jarmen Nord ihren Gemeinschaftsbahnhof. Von Südosten führte die 600 mm-Strecke Dennin—Jarmen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) bis zum eigenen Bahnhof Jarmen (nach 1945 inoffiziell Jarmen Süd). Die Zuckerfabrik Jarmen und das Peenebollwerk – dort befanden sich auch Umladeanlagen von 600- auf 750 mm-Spur – verfügten über Werkbahnen beider Spurweiten. Durch die Folgen des verbrecherischen Hitler-Krieges wurden alle Strecken als Reparationsleistungen für die UdSSR abgebaut, und das kleinstädtische Jarmen hatte keinen Bahnanschluß mehr.

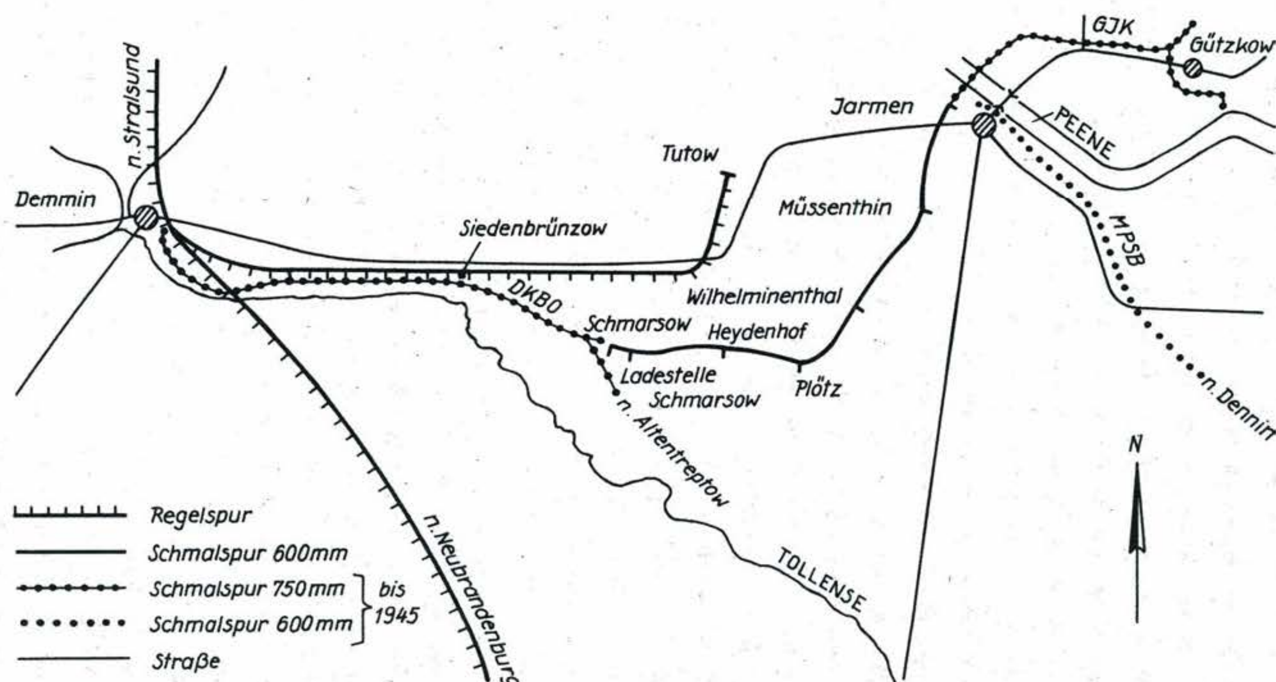
Schmalspurbahn wurde dringend benötigt

Dem sehr rührigen Landesbahndirektor Witthöft aus Friedland wurde genehmigt, von ehemaligen Wirtschaftsbahnen brauchbares Material zusammensuchen zu lassen. Unter seiner Regie wurde ausgehend von „Jarmen Süd" in Richtung Dennin das MPSB-Gleis wieder aufgebaut. Da auf DKBO-Gelände nach dem Abbau eine zerlegte Lok [Kessel der Lok DKBO 4^m (Bn2t, Vulcan 1896/1559) und Fahrgestell der Lok DKBO 2^m (Bn2t, Vulcan 1896/1517 1896/1517)] und 16 Wagen stehengeblieben waren, wurde hier der Wiederaufbau in 750 mm-Spur erwogen. Es gelang jedoch nicht, weiteres rollendes Material aufzutreiben. Die Zuckerfabrik Jarmen war aber zum Zwecke einer kontinuierlichen Rübenzufuhr besonders am Wiederaufbau der Strecke nach Demmin sehr interessiert.

Gemäß dem SMAD-Befehl Nr. 333 des damaligen Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 26. Juni 1948 mußte diese Bahn 600 mm-spurig wieder aufgebaut werden. Das bereits bis Groß Toitin vorgestreckte Gleis der MPSB

1 Streckenführung der Schmalspurbahn Jarmen Nord—Schmarsow

1



2

N

Schleppweiche

Lsch

Br

Bm

Whs

EG / Gs

W

Bahnhof Jarmen Nord

Ortslage

LEVV

Zucker-fabrik Jarmen

Werkhafen

Dreischienengleis 600/750 mit gemeinsamer mittlerer Schiene

Trasse der ehem. GJK

Drehbrücke

Sp

Lsch

Bahnhof Jarmen (MPSB) (inoffiziell Jarmen Süd)

Br

WT

EG

Sp

Sp

Sp

Sp

750 mm

Hafen

PEENE

Klappbrücke

Gleisreste

600 mm - Gleis

600 mm - Gleis geplant

600 mm - Gleis abgebaut

750 mm - Gleis abgebaut

EG Empfangsgebäude — Bm Bahnm.-Schuppen

Ga Güterabfertigung — Br Brunnen

Lsch Lokschuppen — Whs Wohnhaus

W Werkstatt — WT Wasserturm

Sp Speicher — LEVV ehem. Landw. Ein- u. Verkaufsverein

3



2 Gleisanlagen in Jarmen von 1949 bis 1958

3 Abfahrbereiter Pmg 1290 nach Jarmen Nord in Schmarsow am 23. September 1958 mit Lok 99 3001. Der Tender blieb am Schluß des Zuges.

4 Sommerfahrplan 1958. Dieser Zugverkehr wurde auch noch während des darauffolgenden Winterfahrplanabschnittes noch einige Monate beibehalten.

5 Pmg 1289 am 23. September 1958 in Schmarsow Weiche. Diese Station war während des Bestehens der Strecke nie in den Fahrplanunterlagen der DR vermerkt. Immer waren die Schmarsower Kinder neugierig, was die Eisenbahn aus der Stadt mitbrachte.

6 Pmg 1289 am 23. September 1958 in Müssenthin

7 Lok 99 3001 in Wilhelminenthal; im Hintergrund die alte Wellblechbude der DKBO.

Zeichnungen: Verfasser (1), L. Nickel, Berlin (1)
Fotos: Verfasser (4)
Repros: Verfasser (1)

4

125p Jarmen Nord — Schmarsow

(Schmalspurbahn
Alle Züge nur 2. Klasse

Zug Nr	✗1287	a 1289	b 1289	km	Rbd Greifswald	Zug Nr	✗1288	a 1290	b 1290	
	...	11.00	13.20		ab Demmin 🚌	ab	9.50	16.15		
	...	11.29	13.49		ab Tutow	an	9.21	15.46	h 18.05	k 18.37
	...	11.40	14.0[illegible]		an Jarmen	ob	9.10	15.35	h 17.50	k 18.22
	✗5.26	a 12.00	b 14.30	0,0	ab **Jarmen Nord**	an	✗8.19	a 14.53	b 17 18	...
	5.41	12.15	14.45	2,2	Müssentin	↑	8.07	14.41	17.06	...
	5.58	12.32	15.02	4,8	Wilhelminenthal		7.50	14.24	16.49	...
	6.11	12.45	15 15	6,6	Plötz		7.37	14.11	16.36	...
	6.25	12.59	15.29	8,6	Heydenhof		7.23	13.57	16.22	...
	✗6.45	a 13.19	b 15.49	12,4	an **Schmarsow**	ob	✗7.00	a 13.34	b 15.59	...

a außer Di und Do
b Di und Do
h Mo - Do
k Fr - Sa

wurde wieder aufgenommen und in Richtung Schmarsow verlegt. Die Gleisanlagen in „Jarmen Süd" blieben aber liegen, um die Schiffsumschlagstelle am Peenebollwerk und die dortigen Anschließer bedienen zu können. Deshalb war „Jarmen Hafen" auch Tarifpunkt im DR-Gütertarif der 50er Jahre. Von Jarmen Nord aus konnte man nur durch die Zuckerfabrik dorthin fahren; ein im Aufbau gewesener Verbindungsbogen an der früheren Niveaukreuzung MPSB/GJK wurde nicht mehr vollendet. Jarmen hatte also rund 10 Jahre lang wieder zwei Bahnhöfe! Im Bahnhofsgebäude „Jarmen Süd" befand sich ab 1948 die Bauleitung. Die Arbeiten am Bahnkörper konnten bis Vanselow – eine Station vor Siedenbrünzow und somit nur noch 2,41 km vom „großen Netz" entfernt – vorangetrieben werden, als die Arbeiten wegen Materialmangel eingestellt wurden. Der unbenutzte Gleisstumpf jenseits von Schmarsow wurde im Laufe der Jahre abschnittweise zurückgebaut, um diese altbrauchbaren Schienen für Reparaturzwecke zu gewinnen.

Eröffnung der Inselbahn

Die Strecke Jarmen Nord—Schmarsow wurde im Mai 1949 für den Güterverkehr und im selben Jahr auch für den Personenverkehr eröffnet, nachdem das Baubüro Jarmen am 1. April 1949 von der DR übernommen worden war.

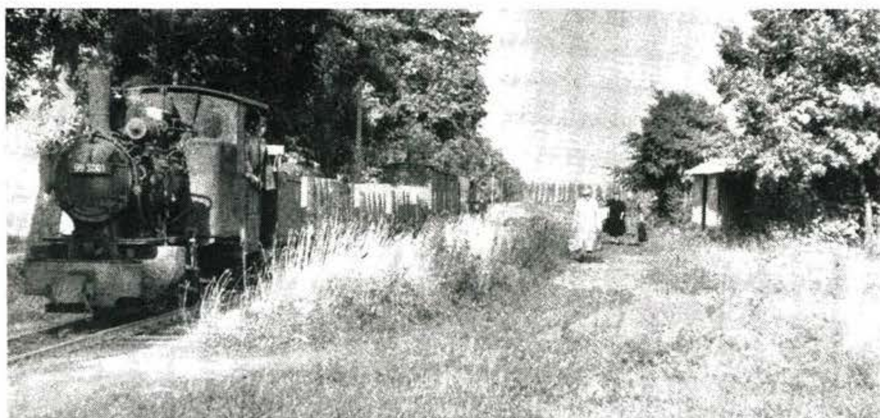
Die Bahn verlief in ihrer ganzen Länge auf dem Bahnkörper der ehemaligen DKBO mit den Bahnhöfen Jarmen Nord (km 0,0), Müssenthin (km 2,2), Wilhelminenthal (km 4,8), Plötz (km 6,6), Heydenhof (km 8,6), der Ladestelle Schmarsow, genannt „Schmarsower Weiche" (km 11,7) und Schmarsow (km 12,4). Ebenso wurden auch die alten Gebäude der DKBO, massive Empfangsgebäude in Jarmen Nord und Schmarsow, Wellblechbuden auf den übrigen Bahnhöfen, mit Ausnahme von Scharmsow Weiche, wo keine Baulichkeiten vorhanden waren, benutzt. Dazu kamen in Jarmen Nord Lokschuppen und Werkstatt. Die Bekohlung der Lok erfolgte mit Körben über eine Treppe. Das Kesselwasser wurde mit Pulsometer aus einem Brunnen entnommen. In „Jarmen Süd" waren ein Empfangsgebäude, ein Lokschuppen (im Sommer 1958 abgebrochen), ein kleiner Wasserturm und ein Speicher vorhanden. An ortsfesten Signalen existierten auf der Bahn nur das Einfahrsignal Jarmen Nord, die vereinfachten Weichensignale sowie einige Läute- und Pfeiftafeln.

Betrieblich besetzt war nur der Bahnhof Jarmen Nord, auf allen anderen Betriebsstellen übernahm der Zugführer die anfallenden Arbeiten. Alle Züge wurden nur mit einem Zugbegleiter und handgebremst gefahren. Um die nötigen Bremshundertstel zu erreichen (die stärkste Neigung der Strecke betrug immerhin 1:60), stieg der Zugführer während der Fahrt vom Gepäckwagen zum nächsten Personenwagen über, um auch dort die Bremse anzuziehen. Alle Züge durften höchstens 36 Achsen stark sein. Zum Einsatz kamen ausschließlich das Regelschlußsignal, obwohl das vereinfachte Schlußsignal geführt werden durfte. Alle Betriebsstellen – außer Jarmen Nord – verfügten über gleiche Gleisanlagen. Nebengleise waren mit zwei Weichen beiderseitig an das durchgehende Hauptgleis angeschlossen. Der Flankenschutz erfolgte durch Gleissperren eigentümlicher Bauart: Auf zwei Schwellen des Gleises wurde eine Blechplatte geschraubt, an die ein Radvorleger angeschlossen war.

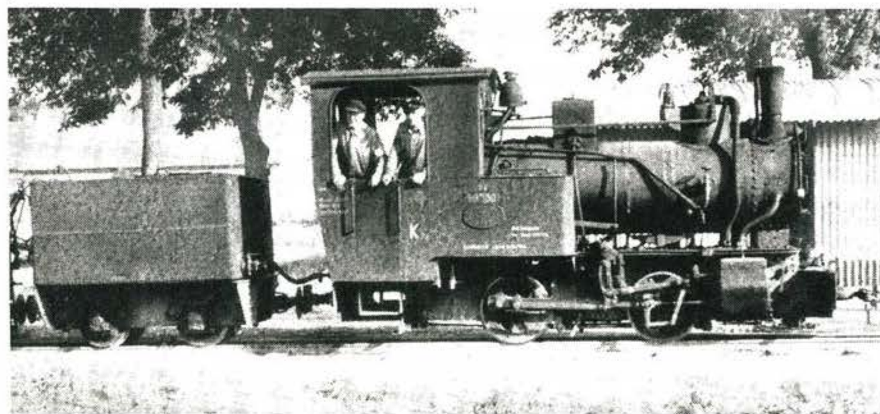
5



6



7



Fortsetzung folgt

Kurzmeldungen

Bw Aue (Sachs)
Derzeit wird für Leistungen dieses Bw aus Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf eine Lok der BR 50.35 zur Verfügung gestellt, die folgende Umläufe bewältigt:
Km ab 3.12 Uhr, an Aue 4.44 Uhr; ab Aue 4.54 Uhr, an Km 6.55 Uhr; ab Km 9.18 Uhr, an Zi. 10.56 Uhr; ab Zi 11.20 Uhr, an L 11.30 Uhr; ab L 11.50 Uhr, an Zi 12.00 Uhr; ab Zi 12.27 Uhr an Aue 12.54 Uhr; ab Aue 14.28 Uhr, an Bl 14.50 Uhr; ab Bl 15.25 Uhr (Leerreisezug), an Aue 15.44 Uhr; ab Aue 16.29 Uhr, an Ks (Mo—Fr) 20.52 Uhr bzw. (Sa u. So) 19.48 Uhr.

Abweichungen Sa, So:
Km ab 5.29 Uhr, an Aue 7.08 Uhr; 9.50 Uhr ab Aue, an Zw 11.52 Uhr; ab Zw 13.44 Uhr, an Aue 14.51 Uhr, weiter wie oben!

Legende:
Km ≙ Karl-Marx-Stadt Hbf,
Ks ≙ Karl-Marx-Stadt Süd,
Zi ≙ Zwönitz, L ≙ Lößnitz ob Bf,
Bl ≙ Blauenthal, Zw ≙ Zwickau,
Aue ≙ Aue (Sachs)

Ferner kommt im Raum Aue täglich eine Lok der BR 50 vom Bw Reichenbach (Einsatzstelle Zwickau) zum Einsatz:
Schiebelok beim P 15690, Aue ab 6.02 Uhr, Blauenthal an 6.23 Uhr.
Blauenthal ab 6.35 Uhr (P 17623) an Aue 6.56 Uhr, Aue ab 7.30 Uhr nach Zwickau (Nahgüterug).
G. M.

Bw Angermünde
Zum Bestand des Bw Angermünde gehören derzeit: 52 1331, 52 8001, 52 8024, 52 8030, 52 8035, 52 8053, 52 8133, 52 8155 und 52 8187.
Folgende Umläufe werden mit der BR 52.8 bespannt:
6.30 Uhr bis 9.30 Uhr Angermünde Rangierdienst,
10.34 Uhr ab Angermünde in Richtung Passow, aus Richtung Passow an Angermünde 12.10 Uhr (Leerfahrt), ab Angermünde 14.20 Uhr an Prenzlau 15.10 Uhr (Leerfahrt), ab Prenzlau 15.50 Uhr in Richtung Tantow.
Pasewalk ab 6.24 Uhr, an Angermünde 8.30 Uhr; ab Angermünde 11.03 Uhr, an Bad Freienwalde 11.48 Uhr; ab Bad Freienwalde 11.59 Uhr, an Angermünde 12.46 Uhr (Leerfahrt); ab Angermünde 16.30 Uhr, an Frankfurt (Oder) 20.13 Uhr.
Täglich außer donnerstags: Bad Freienwalde ab 10.12 Uhr, an Frankfurt Gbf 12.20 Uhr; ab Frankfurt Gbf 13.26 Uhr, an 16.12 Uhr Angermünde; donnerstags: an Angermünde aus Richtung Passow 11.07 Uhr; Angermünde ab 11.30 Uhr, an Seehausen (Uckerm) 13.51 Uhr; ab Seehausen 14.40 Uhr, an Angermünde 18.26 Uhr (Leerfahrt).
Ab Angermünde 6.58 Uhr, an Tantow 9.43 Uhr; ab Tantow 13.23 Uhr, an Angermünde 16.59 Uhr.
Ab Angermünde 7.50 Uhr, an Schwedt (Oder) 8.30 Uhr; ab Schwedt (Oder) 14.40 Uhr, an Angermünde 14.59 Uhr.
D. I.

Bw Lutherstadt Wittenberg
Zum Bestand dieses Bw gehören die Loks 52 8120, 52 8146, 52 8174 und 52 8034. Sie befördern vornehmlich Güterzüge auf der Strecke Falkenberg—Lutherstadt Wittenberg—Roßlau.
G. F.

Bw Wustermark
Zum Bestand gehören z. Z. folgende Loks: 52 1662, 52 8129, 52 2751, 52 8089, 52 8042, 52 8021 und 52 8086. Im Einsatz befinden sich die Loks 52 1662, 52 8021 und 52 8086. Als Heizlok wird künftig die 44 2989 eingesetzt.
Di.

Noch einmal Prignitzer Eisenbahn

Unser Leser Dietrich Kutschik aus Berlin stellte uns in Ergänzung zu der im Heft 6/82 über die ehemalige Prignitzer Eisenbahn veröffentlichten Lokliste eine überarbeitete und nahezu vollständige Zusammenstellung aller dort eingesetzten Triebfahrzeuge zur Verfügung. Die Prignitzer Eisenbahn wurde am 1. Januar 1941 Eigentum der DR. Die Betriebsführung übernahm die DR jedoch erst ab 17. März 1941.

Bezeichnung Name	Nr.	Hersteller	Fabrik-Nummer	Baujahr	Bauart	Bemerkungen	
PRITZWALK	1	Borsig	4077	1884	Cn2t	vom Bauunternehmer beschafft	+
WITTSTOCK	2	Borsig	4078	1884	Cn2t	vom Bauunternehmer beschafft	+
PUTLITZ	3	Borsig	4079	1884	Cn2t	vom Bauunternehmer beschafft	+ 1910
PRIGNITZ	4	Hohenz.	813	1894	Cn2t		+ 1925
BRANDENBURG	5	Hohenz.	814	1894	Cn2t		+ 1925
	6	Henschel	5876	1901	Cn2t		+ 1928
	7	Henschel	7328	1907	Cn2t		+ 1933
	8	O & K	2708	1908	Cn2t		[1]
DRANSE	9	Borsig	7705	1910	Cn2t		+ 1933
WITTSTOCK II	10	Borsig	8398	1912	Cn2t	DR 89931	+ 12.5.1967
	11	Borsig	8399	1912	Cn2t		+ 1938
PRITZWALK II	12	Henschel	13602	1915	Cn2t	DR 89932, 10.8.1947 nach Osten	
	13[2]	Borsig	8463	1913	Cn2t	ex Lüneburg—Soltau Nr. 5, DR 89921[3]	
	1"	L.H.W.	3061	1925	Cn2t	DR 89911	+
	2"	L.H.W.	2859	1925	Cn2t	DR 89912	+
	4"	L.H.W.	3125	1929	1'Ch2t	DR 91 211 ELNA	+
	5"	L.H.W.	3156	1929	1'Ch2t	DR 91 212 ELNA sp. DB	+ 14.4.1946
	6"	Union	2491	1919	1'D1'h2t	ex PEV Essen 8511/T 14, DRG/DR 93406	+
	7"	Henschel	22909	1936	1'D1'h2t	DR 931611, WBBLE 930020, DR 936676	+ 29.10.1970
	8"	Henschel	23072	1936	1'C1'h2t	DR 75611	+ 25.1.1951
	9"	Henschel	23073	1936	1'C1'h2t	DR 75612	+ 12.6.1968
	22	Henschel	24369	1938	1'D1'h2t	DR 931612 WBBLE 930021, DR 936677	+ 29.10.1970

[1] Während des zweiten Weltkrieges Lok 04-20 der Kleinbahn Freienwalde—Zehden, 1945 durch Kriegsereignisse zur Südstormarnschen Kreisbahn verschleppt, dort bis zur Einstellung im Jahre 1952 eingesetzt
[2] danach 3"
[3] 10/1947 verkauft an Grube Theodor in Bitterfeld

WBBLE ≙ Weimar—Berka—Blankenhainer Eisenbahn
L.H.W. ≙ Linke-Hoffmann-Werke, Breslau (Wroław)
O & K ≙ Orenstein & Koppel, Nowawes bei Potsdam

Dieter Bäzold (DMV), Leipzig

Die Baureihe E 94/254

Als am 1. September 1955 in der DDR der elektrische Zugbetrieb zwischen Halle (Saale) und Köthen eröffnet worden ist, standen noch keine der 3300-kW-Lokomotiven der Baureihe E 94 zur Verfügung. Sie waren für die 35 km lange Strecke auch nicht unbedingt notwendig. Mit dem erweiterten elektrischen Betrieb zum Verschiebebahnhof Magdeburg-Buckau entstand Bedarf für diese schweren Co'Co'-Lokomotiven. Nach der Aufarbeitung von 30 Bo'Bo'-Lokomotiven der Baureihe E 44 durch das Raw Dessau konnten von 1955 bis Ende 1956 auch vier E 94 wieder instandgesetzt werden. Die Lokomotiven wurden 1952 bzw. 1953 von der UdSSR für den Aufbau der elektrischen Zugförderung wieder zur Verfügung gestellt. Neben 186 elektrischen Lokomotiven erhielt die Deutsche Reichsbahn noch Ausrüstungen zweier Bahnkraftwerke und mehrerer Umspannwerke, die von den ehemals elektrifizierten Strecken in Schlesien und Mitteldeutschland stammten. Sie wurden 1946 als Reparation an die Sowjetunion abgegeben. Unter den Lokomotiven befanden sich 25 E 94, die zwischen Juli und Oktober 1952 über den Grenzbahnhof Frankfurt (Oder) eintrafen und meist im Raw Dessau abgestellt wurden. Anfang 1954 erhielt die Deutsche Bundesbahn von der Deutschen Reichsbahn vier Lokomotiven (E 94 042, E 94 046, E 94 054 und E 94 055). Die ebenfalls vorgesehene Abgabe der E 94 056, E 94 058 und E 94 065 erfolgte jedoch nicht.

Instandsetzung und Einsatz

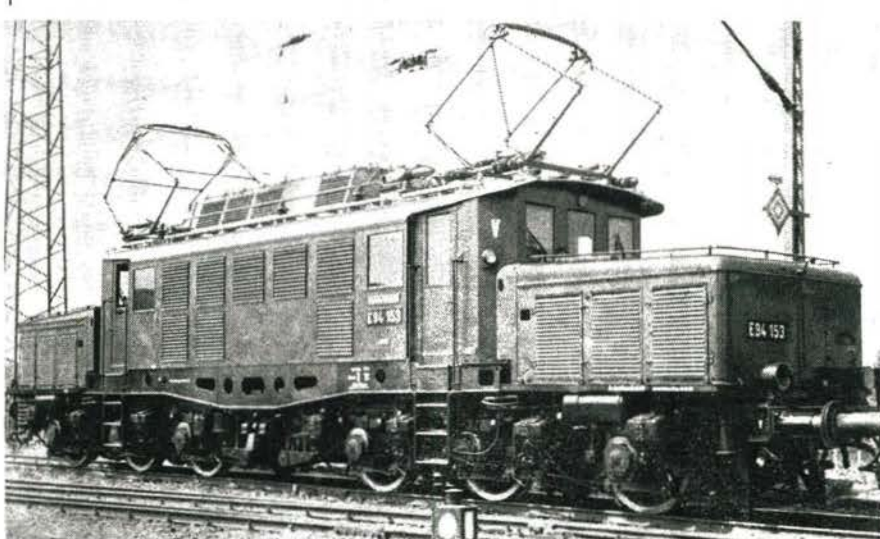
Unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg befanden sich außerdem in der damaligen AEG-Lokomotivfabrik Hennigsdorf, dem heutigen VEB Lokomotivbau und Elektrotechnische Werke „Hans Beimler", die E 94 082 und E 94 089 des Bw Schwarzbach St. Veit zur Reparatur. Im Raw Dessau standen außerdem die E 94 007 des gleichen Bw und die E 94 096 (RBD-München, Bw nicht mehr feststellbar). Mit diesen Lokomotiven hatte die DR 25 E 94 für eine Wiederaufarbeitung. Die in Velten bei Berlin abgestellten E 94 082 und E 94 089 wurden lauffähig hergerichtet und Anfang 1954 nach Magdeburg-Buckau überführt. Die vier E 94 in Dessau und Velten waren bereits im Sommer 1949 in Pläne zur Elektrifizierung der Strecke Zwickau—Aue—Johanngeorgenstadt einbezogen worden. Zur Bewältigung der mit dem Ausbau des Bergbaus der SDAG Wismut stark angestiegenen Transporte sollten 16 E 94 eingesetzt werden. Dieses Vorhaben wurde jedoch nicht verwirklicht.

Die vier 1956 instandgesetzten Maschinen kamen zu den Bw Halle P (E 94 153) und Magdeburg-Buckau (E 94 154, E 94 106 und E 94 021). Als erste wurde die E 94 153 am 29. September 1956 in Dienst gestellt. Ihr folgte am 14. November 1956 die E 94 154. Beim Aufarbeiten der Lokomotiven waren einige Schwierigkeiten zu bewältigen, weil sie auf 1524 mm umgespurt und mit der Mittelpufferkupplung der SŽD ausgerüstet waren. Diese Veränderungen lassen auf einen Betriebseinsatz in der UdSSR schließen, der zwischen 1948 und 1951 als Versuchsbetrieb im Petschoragebiet auf der Strecke Kotlas—Workuta stattgefunden haben soll.

Im Jahre 1957 folgten für das Bw Halle P die Lokomotiven E 94 052, E 94 056, E 94 059 und E 94 114 sowie für das Bw Magdeburg-Buckau die E 94 016, E 94 017 und E 94 020. Zum Sommerfahrplan 1957 befanden sich neben den E 44 fünf E 94 des Bw Magdeburg-Buckau und drei E 94 des Bw Halle P im Einsatz auf der Strecke Halle (Saale)—Magdeburg. Sie erreichten dabei eine maximale monatliche Laufleistung zwischen 8322 km (E 94 052) und 10 192 km (E 94 106). Zur Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Bitterfeld und Dessau bekam das Bw Bitterfeld im März 1958 vom Bw Halle P die E 94 052, E 94 056 und E 94 059 sowie am 25. März 1958 vom Raw Dessau die aufgearbeitete E 94 040. Im Jahre 1958 erhielt das Bw Halle P weitere fünf Lokomotiven. Als erste am 30. April die E 94 058. Ihr folgten die E 94 066, E 94 078, E 94 065 und am 13. Oktober 1958 die E 94 089. Mit dem Ausbau des elektrischen Zugbetriebes von Halle (Saale) nach Leipzig, Weißenfels und in das Braunkohlenrevier des Geiseltales wurden 1959 auch beim Bw Leipzig-Wahren E 94 stationiert, als erste im März 1959 die E 94 110 und E 94 115. Zum Bw Halle P kamen im gleichen Jahr vom Raw Dessau noch die E 94 057 und E 94 096. Von den E 94 stellte die Deutsche Reichsbahn insgesamt wieder 23 Lokomotiven in Dienst. Die letzten beiden, E 94 069 und E 94 082, kamen 1961 zum Bw Leipzig-Wahren. Die im Raw Dessau noch vorhandenen Schadlokomotiven E 94 007 und E 94 019 dienten als Ersatzteilspender. Sie wurden am 6. März 1967 ausgemustert und noch im gleichen Jahr zerlegt.

Bis Anfang der 60er Jahre waren die E 94 in den Bw Halle P, Leipzig-Wahren, Magdeburg-Buckau und Bitterfeld beheimatet. Anfang 1960 gab das Bw Bitterfeld seine E 94 an das Bw Halle P

1



1 E 94 153 die erste wiederhergestellte E 94 nach ihrer ersten Zwischenuntersuchung am 16. Juni 1960 im Raw Dessau

ab und wurde später Einsatzstelle dieses Bw auch für die Baureihe E 94. Zum Sommerfahrplan 1963 kam es mit der Aufnahme des durchgehenden elektrischen Zugbetriebes zwischen Leipzig und Zwickau zur ersten größeren Umstationierung der E 94. Zwischen Juni 1963 und April 1964 gab das Bw Magdeburg-Buckau die E 94 016, E 94 017 und E 94 106 an das Bw Zwickau sowie die E 94 020 und E 94 021 an das Bw Halle P ab. Damit endete der Einsatz der E 94 bei der Rbd Magdeburg. Bereits im Mai 1963 waren von Leipzig-Wahren die E 94 115 und von Halle P die E 94 052 und E 94 078 nach Zwickau umstationiert worden. Im Juli 1963 gab Halle P noch die E 94 020 und E 94 110 dorthin ab. Letztere gehörte bis Juni 1963 zum Bw Leipzig-Wahren. Im Februar 1966 kam im Tausch gegen die E 94 059 die E 94 110 wieder nach Halle P zurück. Bis Ende 1966 kamen von Halle P noch die E 94 066, E 94 096 und E 94 114 nach Zwickau und von dort die E 94 106 nach Halle P. Einige andere E 94 wechselten bis dahin mehrmals zwischen beiden Bw. Ende 1967 verteilen sich die E 94 wie folgt:

Bw Halle P mit Einsatzstellen Bitterfeld und Leipzig-Wahren:
E 94 021, E 94 040, E 94 056, E 94 057, E 94 058, E 94 065, E 94 082, E 94 089, E 94 106, E 94 110, E 94 153 und E 94 154.

Bw Zwickau:
E 94 016, E 94 017, E 94 020, E 94 052, E 94 059, E 94 066, E 94 078, E 94 096, E 94 114 und E 94 115.

Die Zwickauer E 94 waren im Güterzugdienst nach Leipzig, Reichenbach, Karl-Marx-Stadt und Dresden eingesetzt. Auf der Rampe Flöha—Öderan waren sie auch als Vorspannlok zu sehen. Von Halle (Saale) aus fuhren die Maschinen nach Altenburg/Espenhain, Dessau/Roßlau, Camburg/Großheringen, Magdeburg-Buckau und ins Geiseltal nach Braunsbedra/Mücheln, wie aus dem Umlaufplan vom Sommer 1967 zu ersehen ist.

Ab 1970 als BR 254 im Einsatz

Seit 1. Juli 1970 werden die E 94 der DR als Baureihe 254 bezeichnet. Bis Ende der 70er Jahre blieb die Stationierung der E 94/254 im wesentlichen unverändert. Im Jahre 1973 mußte die 254 096 nach einem Kabelbrand abgestellt werden. Sie wurde am 30. Mai 1974 ausgemustert und als Ersatzteilspender verwendet. Die 254 017 wurde am 3. August 1977 nach einem Unfall abgestellt und am 13. Juli 1978 ausgemustert. Zwischen 1965 und 1975

Legende zu den Umlaufplänen

Wfs ≙ Weißenfels
Hl ≙ Halle
Cb ≙ Camburg
Wie ≙ Wiederitzsch
Ga ≙ Gaschwitz
Bu ≙ Magdeburg-Buckau
Mgd ≙ Magdeburg Hbf
Co ≙ Großkorbetha
Bra ≙ Braunsbedra
Wa ≙ Leipzig-Wahren
Pa ≙ Leipzig-Plagwitz
Mr ≙ Merseburg
Kn ≙ Köthen
Esp ≙ Espenhain
Bl ≙ Borna b. Leipzig
Ln ≙ Leuna Nord
Gh ≙ Großheringen
Sb ≙ Schönebeck
Alg ≙ Altenburg
Reg ≙ Regis-Breitingen
Ma ≙ Mücheln, alt
Mü ≙ Mücheln
Lr ≙ Engelsdorf
Md ≙ Muldenstein
Fra ≙ Frankleben
Die ≙ Dieskau
Ro ≙ Rosslau
Du ≙ Dessau
Wo ≙ Wolfen
Lp ≙ Leipzig Bayr. Bf.
NK ≙ Neukieritzsch
Sö ≙ Leipzig-Schönefeld
RV ≙ Magdeburg-Rothensee
Nw ≙ Neuwiederitzsch
Vf ≙ Dresden-Friedrichstadt
Erf ≙ Erfurt
Ndf ≙ Neudietendorf
Agd ≙ Angersdorf
Zwi ≙ Zwickau
MTh ≙ Leipzig MTh-Bf.
(MTh ≙ Magdeburg-Thüringer Gbf.)
Del ≙ Delitzsch
Lä ≙ Leipzig-Leutzsch
Le ≙ Leipzig Hbf.

erreichten die E 94/254 des Bw Halle P maximale monatliche Laufleistungen von 13 035 km (254 021) bis 15 509 km (254 040), die des Bw Zwickau von 10 241 km (254 020) bis 11 761 km (254 016) waren etwas geringer. Die bisher absolut höchste monatliche Laufleistung der E 94/254 der DR erreichte im Juni 1960 die E 94 021 beim Bw Magdeburg-Buckau mit 16 132 km an 29 Betriebstagen.

Weitere Umstationierungen

Zum Sommerfahrplan 1977 erfolgte die zweite größere Umstationierung. Durch die gelieferten neuen Lokomotiven der Baureihe 250 wurden die beim Bw Halle P frei gewordenen Maschinen an das Bw Engelsdorf abgegeben, als erste am 5. April 1977 die 254 153. Bis Anfang Juni 1977 folgten noch die 254 154, 254 110 und 254 021 sowie bis Ende 1977 noch die 254 040, 254 056 und 254 069. Die 254 065 erhielt im Juni 1977 die Einsatzstelle Zwickau des Bw Reichenbach. Beim Bw Halle P verblieben noch die 254 057, 254 058, 254 082, 254 089 und 254 106 der Einsatzstelle Leipzig-Wahren. Das Bw Engelsdorf richtete zum Winterfahrplan 1977/78 einen Planumlauf für drei 254er ein und ein weiterer wurde zeitweise mit dieser BR gefahren.

Die in der Einsatzstelle Bitterfeld stationierten Loks bewältigten in der zweiten Hälfte der 70er Jahre auch Kohlenzug-Leistungen zwischen Bitterfeld und Burgkemmnitz, nachdem ab September 1976 elektrisch bis dorthin gefahren werden konnte. Das Braunkohlenkombinat Bitterfeld kaufte 1979 von der DR die 254 057 und 254 058, um diese Transporte in eigener Regie durchführen zu können. Nach einer Hauptuntersuchung E 6 im Raw Dessau übernahm ab 1. Juli 1979 das Kombinat die Lokomotiven und bezeichnete sie als Werklokomotiven 1-1121, ex 254 057 und 1-1122, ex 254 058. Sie befördern seitdem im Werkverkehr ausschließlich schwere Rohbraunkohlenzüge auf der Reichsbahnstrecke Bitterfeld—Burgkemmnitz und erhielten dafür als nunmehrige Werklokomotiven eine reichsbahnseitige Zulassung. Die 1-1121 ist seit längerer Zeit (nach einer Entgleisung) abgestellt, und dafür ist leihweise eine 254 vom Bw Engelsdorf im Einsatz.

Im Bw Leipzig-Engelsdorf zusammengefaßt

Als Ende 1978 auch beim Bw Leipzig-Wahren ausreichend neue Lokomotiven der Baureihe 250 in Dienst gestellt waren, wurden am 16. November 1978 die 254 082 und 254 106 und am 7. Februar 1979 die 254 089 nach Engelsdorf abgegeben. Die Einsatzstelle Zwickau bekam im Jahre 1979 Lokomotiven der Baureihe 250 und gab seine 254 ebenfalls nach Engelsdorf ab. Den Anfang machte am 17. März 1979 die 254 115, der ab September die 254 052, 254 065, 254 066, 254 114, 254 016 und 254 059 folgten. Als letzte traf am 29. März 1980 die 254 020 in Engelsdorf ein. Damit waren zum Sommerfahrplan 1980 bis auf die 254 078 alle 254er hier beheimatet. Die 254 078 verblieb in Zwickau und wurde dort als Bremslokomotive am Gefälleablaufberg verwendet. Im April 1981 wurde von Engelsdorf die 254 069 nach Zwickau abgegeben. Sie löste nach der Ausrüstung mit Rangierfunk die 254 078 am Ablaufberg ab. Letztere wurde im Winter 1981/82 in Zwickau stationär verwendet. Seit Mai 1982 befindet sie sich zu einer Hauptuntersuchung E 6 im Raw Dessau.

Für den Winterfahrplan 1979/80 gestaltete das Bw Engelsdorf einen zweiten Umlauf für drei Loks der BR 254

Deutsche Reichsbahn Bw Engelsdorf Est Gültig ab 31. Mai 1981	Trieb-fahr-zeug Umlauf Ellok *) [redacted]	Triebfahrzeugbedarf: .... Triebfahrzeuge der Baureihe: .... davon für Zugdienst: .... Rgd: .... Bereitschaft: .... Personalbedarf: .... Tfz-Führer und: .... Heizer/Beimänner davon für Zugdienst: .... Rgd: .... Bereitschaft: ....

Legend:
- Zugdienst
- Rangierdienst
- Bereitschaftsdienst
- Leerfahrt (L_z)
- Vorheizen mit Zuglok
- xxxxxx Reisezeit für Fahrgastfahrt
- Vorbereitungs- u. Abschlußdienst mit Angabe von Beginn u. Ende (26)
- Beginn u. Ende der Ruhe außerhalb des Heimatortes bzw. der Arbeitspause (13 53)
- Vl Vorspannlok
- Sl Schiebelok
- Vlz Leerfahrt an Zugspitze
- Slz Leerfahrt am Zugschluß
- Zlz Leerfahrt als 2. Tfz an Zugspitze

Behandlungsarten: Zur Kennzeichnung der Behandlung und Wartung der Tfz sind die Kennzeichen gemäß Anhang V der DR 938 zu verwenden.

Tag 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 Tag

Tag	Leistungen (Zeitachse 0–24 Uhr)
1	tw · Lr Lp 58 690 NK 43 8 · Reg 5 6642 46 · Sö 49 5 · 5664 2 26 · RV 23 · 4535 5 · Nw 28 · Lr 24 44 46
2	453 55 49 · Vf 33 · 50 308 Lv 17 18 · 50 308 · Erf 18 40 · 50 485 Lv 43 · 50 485 40 · Vf 46 · 503 16
3	Lv 47 48 · 503 16 · Erf 44 17 26 · Ndf 50 · 5943 6 12 · Sö 44 · 5 9436 42 · Bl 56 30 · 644 Sö 19 29 · 5664 4 28 · Agd · 5 0425 52 40 · WZ · 646 73 Lv 27 35
1	47 972 43 · RV 6 3755 58 22 · Bu · 2 · 5271 1 Wa 57 · 52 711 11 · Zwi 15 · 5 9376 31 · Rcg 19 · 5163 5 17 · Sö 45 47 · 51 635 51 · Ndf · 4 8323 59
2	4832 3 Lv 44 46 · 4832 3 56 · Vf 24 · 44 990 · Lv 42 45 · 44 990 23 · RV 26 · 48 329 · Lv 29 · 48 329 Vf 0 54
3	Vf 40 · 50 330 16 · Lv 18 · 48 311 40 · Vf 34 · 50 336 20 · Lv · tw · Lv Lp 28 · 6 3677 46 · Bl NK 33 · Sö 4 7972 68
1	0 · Lv MTh 14 · 4 6904 28 · Du 3 · 4831 9 Lv 25 27 · 4831 9 41 · Vf · 33 44 992 · Lv 38 47 · 44 992
2	RV 10 18 · 48 335 0 · Lv 2 · 48 335 49 · Vf 8 · 50 310 22 24 · Lv · 50 310 · Erf 3 53 5 · Ndf · 0 · 59 448 59 · Sö 37
3	59448 39 · Bl · Le · 79670 5 30 · Del · Bt 35 · 28 51 Le 29 · Lå · 5961 30 · 7 Lv 4 · tw 0 · W
	59448 39 · Bl · 5633 19 · 0 8 Sö 32 · Le · Lr 1158 25 35 · 3 Lå · 5961 30 · 7 Lv 4 · tw 0 · S

Bw HALLE P Gültig ab: SOMMER 67 Gruppenleiter: .... (Unterschrift)	Lokumlauf .... Personale und .... Triebfahrzeuge der Baureihe .... Personale und .... Triebfahrzeuge der Baureihe	Triebfahrzeugbedarf Rz: .... Gz: .... Rg: .... Bereitschaft (Std.): ....

Tag 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 Tag

Tag	Leistungen (Zeitachse 0–24 Uhr)
1	Wls 6 861 59 49 · Hl 69 80 15 57 · Cb · 6085 39 57 · Wie · 6 a 59 · 6783 · Hl 67 83 36 49 47 · Bu Mgd 26 · 7974 · Hl 79 74 Co 31 38 18
2	Co 7533 · Bra 6 759 · Hl 6759 · Bu 67 48 · Hl 9 593 · Wa · Pa 74 90 · Hl 7 453 · Wa
3	Pa 47 · 7482 18 30 · Berufszug ber. · 30 0 · 7776 · Mr 37 · 7736 20 40 · Co 77 25 Mr 7 882 50 8 47 · 51 · Bra 7819 40 · 1 · Hl 6064 6 41 · Co · 7765 3 45 · Hl 60 82 Co 51 23 40 31
1	63 72 26 · Kn · 7991 Hl 7991 11 51 57 · 20 · Esp · 7072 4 · Bl 7 295 Pa 3 49 · 74 86 2 29 · Hl · 88 98 42 · Ln 8 90 Gh 2 40 36 · 17 · Bra 29 · 69 55 25 20 · Hl 69 55 Kn 30 13
2	Sb 72 75 Bu 33 7 · Mgd 7 976 Hl 6 55 57 · 7976 31 · Alg · Reg 48 · 7430 37 · Ht 1 0452 41 · Ma 7 · 67 69 Hl 38 54 · 6769 3 43 · Kn 6 796 48 29 · Hl 6080 10
3	6080 13 · Cb · Wls 10 621 24 · 1 · Ma 99 74 Mü 23 33 · 98 03 Ma 0 40 · 78 47 7 26 · Hl · 74 49 52 30 · Wa Pa 46 · 8875 27 · Li 52 · 7442 10 · Hl 69 72 44
1	Md 50 · 6936 · Hl 6936 013 · Ma 14 · 28 · Hl 31 · 7204 30 · Alg · Esp 53 · 79 90 · Hl 43 46 · 7990 30 · Sb 3 · 1037 4 · Hl 3 Fra 30 33 18 34
2	Hl 13 · Die 40 · 7851 14 · Lr 19 · 7436 37 · Hl 4 49 · 6060 · Bra 56 4 · Fra 44 · 76 99 Hl 50 54 · 7699 · Ro 42 · Du 10 348 55 56 · Bt · 79 92 31
3	79 92 Du 15 · Wo 49 · 76 62 53 · Hl · 6068 5 45 · Co 40 14 · Bra 7 881 Co 57 36 · 77 63 37 25 · Hl · 681 7 Md 1 28 · Bt · 62 79 7 44 · Ro · 6 286 58 37 · Bt

2





und setzte zwei weitere Maschinen von Altenburg aus ein. Ab Winterfahrplan 1980/81 fahren diese Triebfahrzeuge in drei Umläufen mit je drei Lokomotiven, die auch gegenwärtig noch bestehen. Wie der Umlaufplan vom Sommer 1981 zeigt, sind die Lokomotiven vorwiegend im schweren Güterzugdienst auf den Strecken Dresden—Engelsdorf—Dessau—Magdeburg-Rothensee, Dresden—Engelsdorf—Erfurt/Neudietendorf und Magdeburg-Rothensee—Leipzig—Zwickau/Reichenbach im Einsatz. Sie erreichten dabei bisher maximale monatliche Laufleistungen zwischen 10281 km (254056) und 14277 km (254021). Sieben Lokomotiven brachten es im Jahre 1981 auf einen Maximalwert von über 13000 km pro Monat.

Was wird aus der BR 254?

Die beschleunigte Elektrifizierung bei der Deutschen Reichsbahn bedingt einen ebenso schnell steigenden Bedarf an elektrischen Lokomotiven. Daher hat sich die Ablösung der BR 254 durch die BR 250 verzögert. Im Raw Dessau erhalten diese Loks nun wieder E 6-Untersuchungen, trotz der ständig komplizierter werdenden Ersatzteilsituation. So ist in den nächsten Jahren zwar eine Reduzierung des Bestandes, jedoch nicht die völlige Ablösung der 254 möglich. Für den Sommer 1981 war bereits der Einsatz einer 250 beim Bw Engelsdorf vorgesehen. Es kam aber erst zum Winterfahrplan 1981/82 zur personalmäßigen Besetzung einer Lokomotive vom Bw Leipzig Hbf West. Seit Ende Juni 1982 ist die 250 044 beim Bw Engelsdorf beheimatet und im Einsatz.

Die 254 056 wird als betriebsfähige Museumslokomotive für das Verkehrsmuseum Dresden erhalten und von einem Kollektiv des Bw Engelsdorf sowie Mitgliedern des DMV betreut.

2 E 94 058 am 13. Mai 1969 mit Kohlenzug auf dem Leipziger Güterring zwischen Thekla und Leipzig-Schönefeld

3 E 254 153 im Juni 1975 mit Ölzug nach Böhlen vor Wiederitzsch

Fotos: Verfasser (1), K. Leyer, Leipzig (1), M. Malke, Leipzig (1),

mosaik

1

2

1 Am 23. Juli 1981 entstand diese Aufnahme vor dem Leipziger Hauptbahnhof mit der 254 040.

2 Die im Bw Leipzig-Engelsdorf beheimatete Lok 254 021.

Fotos: D. Wünschmann, Leipzig und A. Bode, Magdeburg

3

3 Die Lok 254 020 verläßt am 27. März 1982 das Bw Engelsdorf.

4 Die Lok 254 021 vor einem schweren Güterzug bei Leipzig.

Fotos: D. Wünschmann, Leipzig und Verfasser

4



Michael Lückert (DMV), Leipzig

Eine H0$_m$-Heimanlage

Schmalspurbahnen erfreuen sich auf Modellbahnanlagen zunehmender Beliebtheit, was auch immer wieder in Leserzuschriften an die Redaktion zum Ausdruck kommt. Die hier vorgestellte Anlage weist eine relativ einfache Gleisanlage auf. Und dennoch ist es möglich, auf dieser H0$_m$-Anlage einen durchaus interessanten Betriebsablauf zu gestalten.

1 Die 99 6102 bedient den Anschluß des Sägewerkes.

2 Gesamtansicht von der H0$_m$-Anlage.

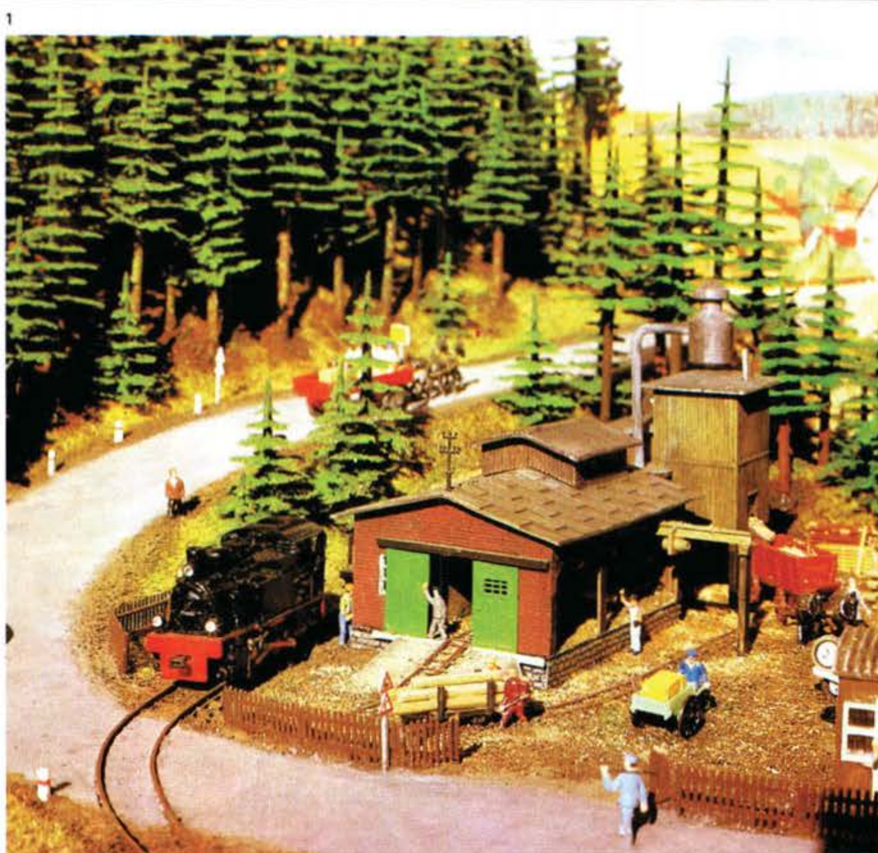
3 Abfahrbereiter Personenzug mit der Lok 99 191.

4 Die Tunnelausfahrt hinter dem Lokschuppen.

5 Lok 99 6102 am Haltepunkt, davor das Sägewerk.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig

1

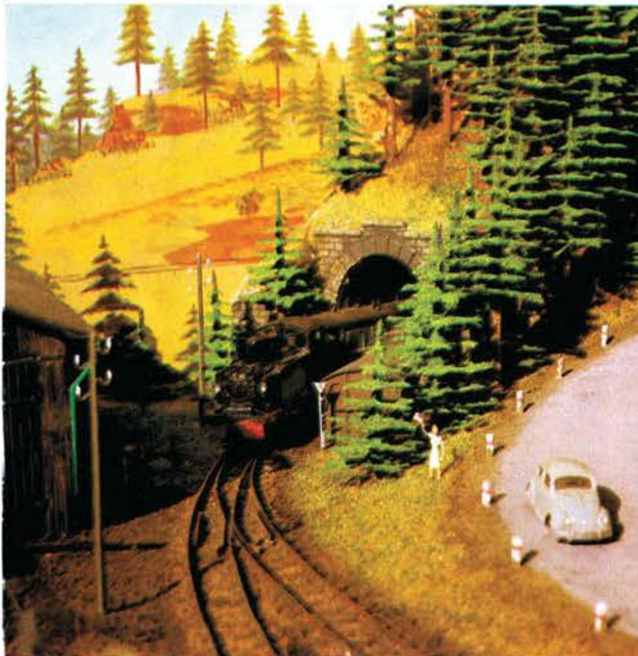


2

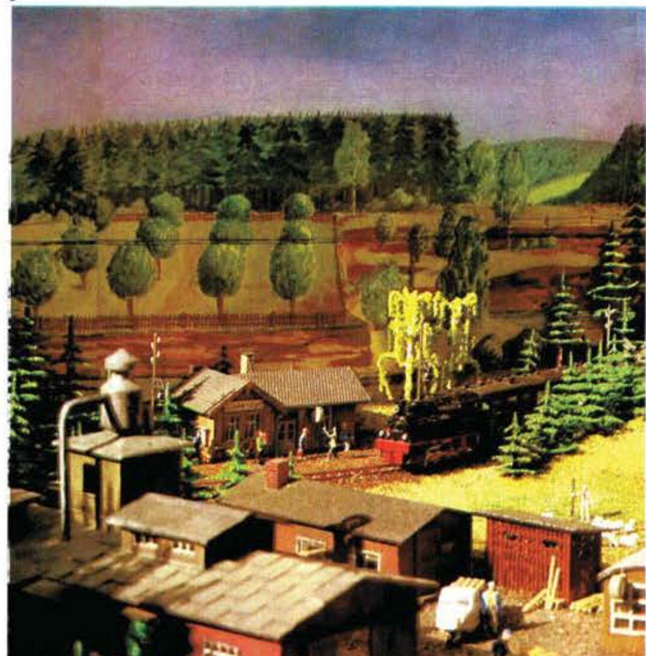
mosaik

3

4



5



Bei der Planung meiner Anlage spielten die Platzverhältnisse eine entscheidende Rolle. Auf einer Fläche von 0,9 m × 1,3 m sollte ein abwechslungsreicher Betrieb abgewickelt werden und die Anlage nicht überladen wirken. Als Grundmotiv entstand daher der Trennungsbahnhof einer meterspurigen Schmalspurbahn.

Um Steigungen und übermäßige Geländeerhebungen zu vermeiden, wurde die Hintergrundkulisse 10 cm in die Anlage gerückt und im verdeckten Teil ein Abstellbahnhof eingerichtet.

Die Anlagengrundplatte besteht aus Hartfaserpappe, die auf einen doppelten Holzrahmen aufgeleimt worden ist. Für den Geländeunterbau wurden Wellpappe und mehrfach übereinandergeklebtes Packpapier verwendet. Die Gleise wurden aus einzelnen TT-Schwellen und verkupfertem Eisenprofil hergestellt. Weichen und Antriebe entstanden ebenfalls im Eigenbau.

Die Gebäude wurden aus „Mamos"-Bausätzen, die entsprechend den Erfordernissen zusammengefügt worden sind, hergestellt.

Die Geländegestaltung erfolgte mit Grasmatten sowie verschiedener Spezialmischungen aus Kaffeesatz, Erde, Farbpulver usw. Der Felsdurchbruch wurde mit Baumrinde gestaltet. Auf der kleinen Waldfläche stehen 185 Plastetannen, die allerdings noch mit Farbe behandelt worden sind.

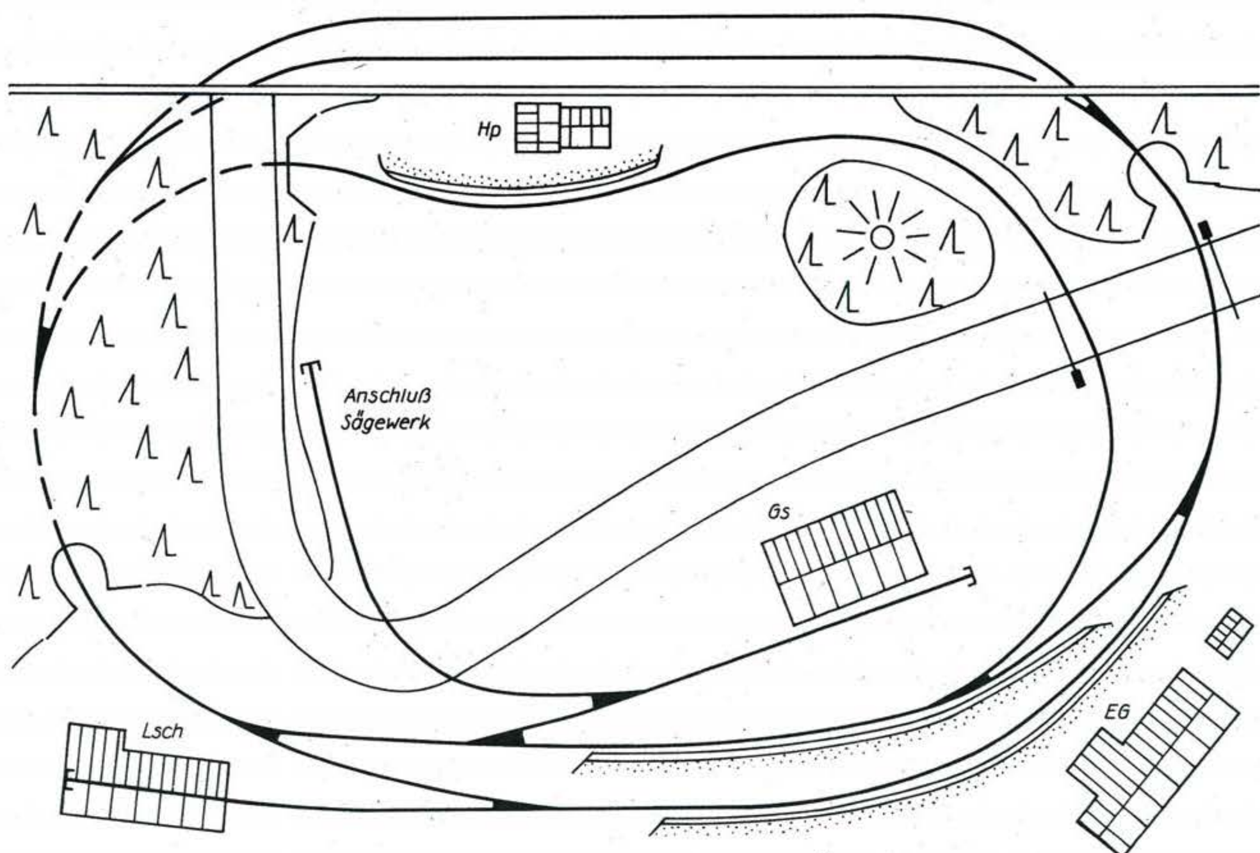
Das Motiv der Anlage zeigt etwa den Zustand beim Vorbild in den Jahren von 1955 bis 1960. Dies bedingte eine besondere Auswahl der Straßenfahrzeuge sowie das Beachten einiger anderer zeittypischer Merkmale.

Der Fahrbetrieb auf der Anlage erfolgt automatisch. Jeweils zwei Züge und ein VT fahren im Wechsel. Selbstverständlich ist die Automatik ausschaltbar und die gesamte Anlage kann von Hand bedient werden.

Der Fahrzeugpark besteht derzeit aus Material der ehemaligen Herr-Produktion sowie einigen Eigen- und Umbauten auf der Grundlage von Fahrzeugen des VEB BTTB. Ein vollständiges Umstellen auf Eigenbaufahrzeuge ist geplant.

Im Einsatz befinden sich ein Modell der ehemaligen 99 191, das aus einem „Herr"-Oberteil der VIK entstand. Für das Fahrgestell sind ein Rahmen der BR 86 von BTTB und 5 Radsätze der BR 81, die alle über die Schneckenwelle angetrieben werden, verwendet worden. Die 99 6102 wurde nach dem im Heft 5/75 unserer Zeitschrift veröffentlichten Bauplan hergestellt.

Der VT ist ein zweiachsiges Fantasiemodell, wobei ein PIKO-Gehäuse des VT 135 und ein LVT-Fahrgestell von TT als Grundlage dienten.



Peter Köhler (DMV) Rathenow
Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV) Stendal

Wasserkräne mit Gelenkausleger

Manchem interessierten Reisenden imponieren die beiden gewaltigen Wasserkräne mit dem seltsam anmutenden Gelenkausleger im Bahnhof Stendal. Auf der Modellbahnanlage könnte ihnen ein kleines Denkmal gesetzt werden. Daß es leicht möglich ist, sie unter Verwendung handelsüblicher Teile nachzubauen, soll nachfolgend für ein Modell in der Nenngröße N aufgezeigt werden.
Doch bevor die Bauanleitung folgt, sollen einige allgemeine Erläuterungen zu den Wasserkränen besonders den jüngeren Modelleisenbahnern helfen, sich ein Bild von diesen vor einigen Jahren so alltäglichen Einrichtungen zu machen.

Wissenswertes über das Vorbild
Neben der Kohle war Wasser der wichtigste Betriebsstoff für die Dampflokomotiven, der in bestimmten Zeitabständen ergänzt werden mußte. Die mit einer Tenderfüllung zu durchfahrenen Streckenlängen richteten sich vor allem nach den Steigungsverhältnissen und der Belastung der Züge. Nach /1/ galten die in der Tabelle zusammengefaßten Anhaltswerte.
Wasserversorgungsanlagen befanden sich etwa alle 25 bis 30 km, auf den Gebirgsstrecken in noch kürzeren Abständen (ca. 15 km).
Sie bestanden aus:
der Anlage für die Wassergewinnung (Wasserläufe, Seen, Teiche, Quellen, Brunnen),
den Pumpwerken (mit den Saug- und Druckleitungen),
den Wasserbehältern (Wassertürme, im Bergland auch unterirdische Kammern),
den Wasserleitungen und
den Wasserkränen und Zapfstellen.
Die Wasserkräne gehören zum sichtbaren Teil der Wasserversorgungsanlagen und prägen teilweise noch heute zusammen mit den im Flachland weithin sichtbaren Wassertürmen das Bild eines jeden größeren Bahnhofes und Bahnbetriebswerkes.
In den Bw wurden die Wasserkräne in der Nähe der Einfahrt, in der Ausschlackanlage, in der Nähe des Lokschuppen und am Ausfahrgleis aufgestellt.

	Flachlandstr. (günstige Verh.) km	Hügellandstr. (ungünst. Verh.) km	Gebirge km
Schnellzuglok	300	120	–
Personenzuglok	150	80	50
Güterzuglok	80	40	25
Tenderlok	40	20	15



1 Wasserkran mit Gelenkausleger im Bahnhof Stendal am durchgehenden Hauptgleis der alten West-Ost-Magistrale Hannover—Berlin (direkt hinter dem Wasserkran), den zugleich die Lokomotiven der früheren Stendal—Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzen durften (vorderes Gleis). Der Ausleger zeigt in Fahrtrichtung! Standort: Bahnsteig 5, Ostseite



2 Ein Wasserkran mit starrem Ausleger im Bahnhof Gotha. Das Handrad für den Bedienungsschieber liegt unterhalb des Auslegers.

In den Ausschlackanlagen sowie an den Untersuchungsgruben sind sie so angeordnet, daß zugleich während des Ausschlackens und auch während der Arbeiten im Kanal das Wassernehmen möglich ist. Auf den Bahnhöfen stehen Wasserkräne in der Nähe der Ausfahrsignale an den Hauptgleisen, damit haltende Lokomotiven bei Bedarf Wasser nachfassen konnten. Auf den Rangierbahnhöfen fand man sie im Arbeitsbereich von Verschiebeloks, damit die Fahrt ins Bw zur Wasserversorgung entfallen konnte.
Wo es auf schnelle Abfertigung ankam, hatten die Wasserkräne Gelenkausleger. Warum?
Die Bauformen der Wasserkräne sind überraschend vielfältig. Wer sie auf den Bahnhöfen genauer betrachtet, wird sehr schnell herausfinden, daß die aus der Länderbahnzeit stammenden Exemplare anders aussahen, als die neueren Einheitswasserkräne. Vergleichsweise noch viel bunter war das Bild bei den seinerzeit nicht vom Staat betriebenen Eisenbahnen, wovon an dieser Stelle bereits früher am Beispiel der Altmark berichtet wurde /2/. Alle Wasserkräne mußten folgenden Forderungen gerecht werden /1/:
1. Höhe des Wassereinlaufes: Nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) mindestens 3100 mm über Schienenoberkante bei den neuen (Einheits-) Wasserkränen und mindestens 2850 mm bei den älteren Wasserkränen
2. Ausflußmenge pro Minute:
Allgemein mindestens 2 m^3 (bei untergeordneten Bahnen war 1 m^3 zulässig), bei Wasserkränen für Züge ohne Lokwechsel mindestens 5 m^3 und
bei Wasserkränen für Schnellzüge mit kurzem Aufenthalt am Bahnsteig bis zu 10 m^3.
Um die großen Ausflußmengen zu erreichen, waren Rohrleitungen von 300 bis 400 mm Mindestnennweiten erforderlich. Die Unterkante des Wasserbehälters im Wasserturm mußte mindestens 20 m hoch liegen. Bei den zuerst gebräuchlichen Wasserkränen

mit einfachem Ausleger war es dennoch für die am Bahnsteig vor dem Zuge haltende Schnellzuglok außerordentlich schwierig, in kürzester Zeit die Wasservorräte zu ergänzen. Nach alten Fahrplänen hatten auf der Strecke Berlin—Hannover die Schnellzüge in Stendal nur drei bis vier Minuten Aufenthalt, und ihr Wasservorrat war zur Hälfte verbraucht. Dazu war es erforderlich, mit dem ganzen Zug so exakt anzuhalten, daß der Heizer den Ausleger des Wasserkranes genau über den Wassereinlauf des Tenders schwenken konnte. Die Lok mußte also sprichwörtlich auf den Punkt genau

auch Unterschiede bei den Lokführern hinsichtlich der Beherrschung der Maschinen. Eine ganze Anzahl objektiver und auch subjektiver Einflußgrößen mußte also von den Eisenbahn-Ingenieuren berücksichtigt werden, um dem Lokpersonal das schnelle Wassernehmen beim Bahnsteigaufenthalt so leicht wie möglich zu machen. So entstand der geteilte- oder Gelenk-Ausleger des Wasserkranes.
Mit seiner Einführung konnte man das Wassernehmen auch dann noch ermöglichen, wenn sich der Wassereinlauf des Tenders bis zu 3 m – in Ausnahmefällen sogar 4 m – vor oder hin-

rückzugreifen. Der Wasserkran unserer Bauanleitung weicht insofern ab, als die beiden Auslegerteile dem Vorbild entsprechend etwa gleich lang sind.
Es werden lediglich zwei N- und ein TT-Wasserkran des VEB Eisenbahn-Modellbau Plauen benötigt. Plastikkleber, Laubsäge, Messer, Pinzette, kleine Feile, Bohrer (∅1 und 1,5 mm), Meßschieber sowie Lineal sind sicherlich bereits vorhanden.
Es empfiehlt sich, in der angegebenen Reihenfolge vorzugehen. Tiefgreifende Erläuterungen erübrigen sich, es genügen die Hinweise zu den Baugruppen.

3



3 Der wohl am meisten fotografierte Wasserkran im Bahnhof Saalfeld! Als typische Besonderheiten sind hier die Standrohrverlängerung, das überlange Auslegerrohr und der Hydrant mit Schlauch und Schlauchrinne zum Wassernehmen der Dieselloks zu nennen.

4



4 Im Bahnhof Wittenberge konnten die nach Berlin fahrenden Züge, von Hamburg kommend, ihren Wasservorrat ergänzen. Eine Vielzahl markanter Einzelheiten fällt sofort ins Auge, wie z. B. das Heizgerät für den Gelenkbereich, die Kinematik zum Schwenken der Auslegerteile, die Standrohrverlängerung im Mittelteil, der Hydrant links neben dem Schieber und der Trichter am Auslauf zur Strahlregulierung.

5



5 Derselbe Wasserkran in Aktion: Die Querschnitte von Standrohr und Auslauf lassen auf Ausflußmengen von 10 m³ pro Minute schließen!

Fotos: P. Koehler, Rathenow (3), W. List, Stendal (2)
Zeichnungen: W. List, Stendal

zum Stehen kommen! Es gab ja schließlich nur zwei Stellungen, an denen die Lok Wasser nehmen konnte: Der Ausleger beschreibt einen Kreisbogen mit dem Radius der Auslegerlänge, und dieser schneidet die Gleisachse als Sehne an zwei Stellen. Das punktgenaue Anhalten der Lok neben dem Wasserkran am Bahnsteig war für jeden Lokführer ein überaus schwieriges Problem, denn auf der Strecke verkehrten viele Lokbaureihen (wie S 10, P 8, P 10, 01, 03), die sich in ihren Abmaßen unterschieden. Hinzu kam die Tatsache, daß Zuglängen, Zugmassen, die Witterungseinflüsse und damit die Bremsverhältnisse täglich anders waren. Und schließlich gab es

ter dem Wasserkran-Standrohr befand. Der Gelenkausleger bestreicht je nach Stellung der beiden Auslegerteile den **gesamten** Gleisabschnitt zwischen den beiden Schnittstellen Gleisachse/größte Auslegerlänge. Nun war es kein Problem, im Rahmen dieses Toleranzbereiches von 6 bis 8 m (1/4 bis 1/3 der Loklänge) das schnelle Wassernehmen unter allen Umständen sicher durchzuführen. Eine einfach anmutende, dabei aber so geniale Lösung ...!

Bauanleitung Wer sich für seine Anlage preußische Vorbilder von Gelenkwasserkränen gestalten will, dem wird empfohlen, auf die Beschreibung in /3/ zu-

Baugruppe Sockelplatte mit Standrohr
TT-Kranausleger abheben und für später aufbewahren,
hellgraues Sockelteil von der Riffelblechplatte mit Standrohr lösen (Sockel kann zerbrechen, wird nicht benötigt),
Riffelblechplatte mit Standrohr erhält eine einheitliche Breite von 11 mm,
Zapfen am Ende des Standrohres auf 7,5 mm kürzen, Durchmesser auf 2 mm feilen,
Standrohr auf 2,5 mm oval feilen, unterhalb des Zapfens eine kleine Kerbe einfeilen,
von beiden N-Wasserkränen Ausleger beiseite legen und ebenfalls Sockel von Riffelblechplatte lösen, dann von bei-

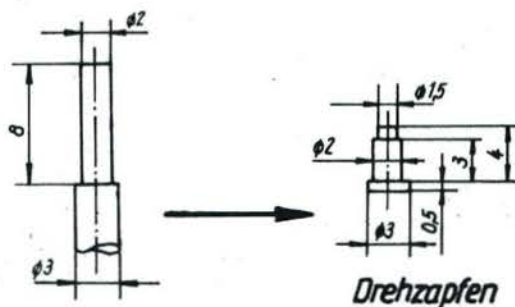
den Sockeln je 22 mm lange Teile absägen und zusammenkleben,
vorbereitete Riffelblechplatte mit ovalem Standrohr einseitig bündig abschließend auf neuen Sockel kleben,
aus beiden N-Standrohren ein insgesamt 22 mm langes Auffangrohr zusammenfügen, evtl. Klebstelle mit „Flansch" kaschieren (Rin-Imitation vom TT-Ausleger unterhalb des Wassertopfes), oben auf 1,5 mm verjüngen,
vom Wassertopf eines N-Kranes den gewölbten Deckel abtrennen, mit Bohrung (∅1,5 mm) versehen, oben auf das verjüngte Auffangrohr aufkleben und nach Aushärten zum Trichter feilen,
Auffangrohr im Abstand von 25 mm zum Standrohr auf den Sockel kleben.

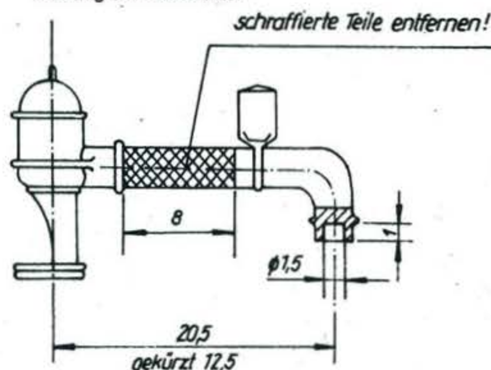
Baugruppe Gelenkausleger

Ausleger des N-Kranes um 8 mm kürzen,
Auslauf mit 1,5 mm-Bohrung versehen (ca. 1 mm tief),
zum ersten Teilausleger zusammenkleben,

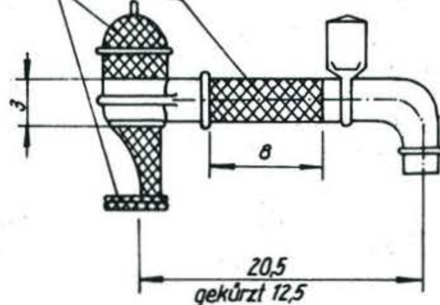
1

Teil-Nr.	Bezeichnung
1	Sockelplatte
2	Bedienungsschieber
3	Standrohr
4	Wassertopf · mit Gelenkausleger
5	Teilausleger 1
6	Drehzapfen
7	Teilausleger 2
8	Signallaterne (Sh 2 c)
9	Auffangrohr mit Trichter

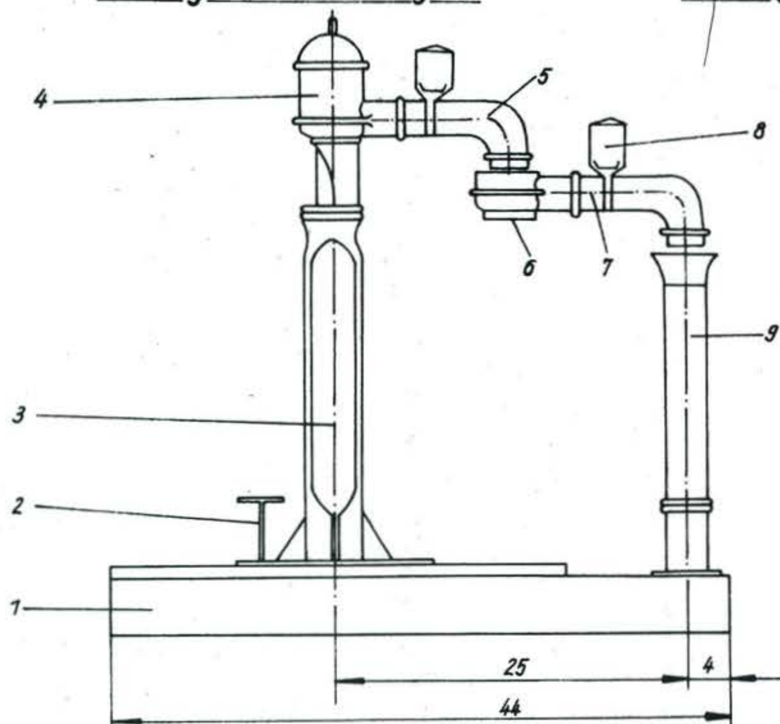




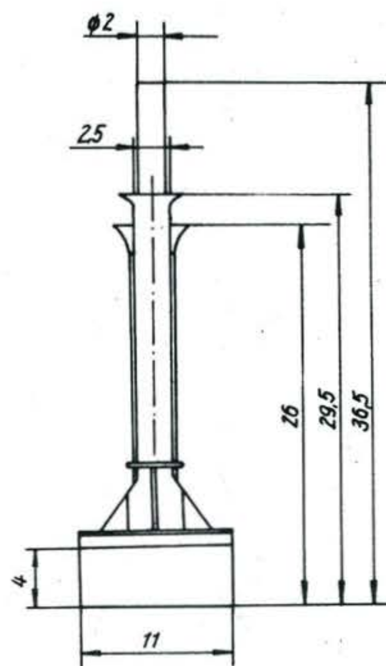
1. Ausleger N —— Teilausleger 1



2. Ausleger N —— Teilausleger 2

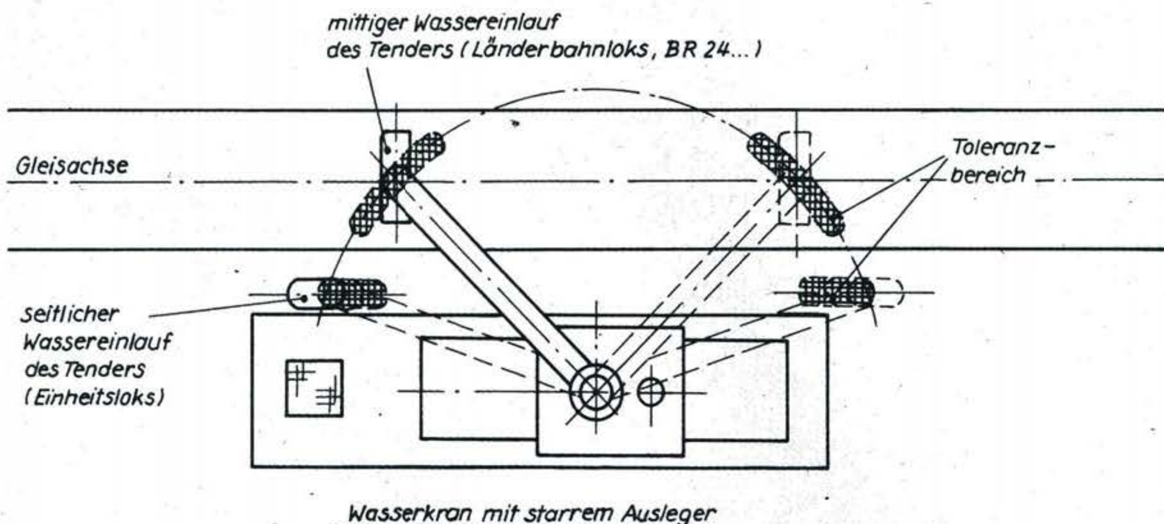


Ansicht

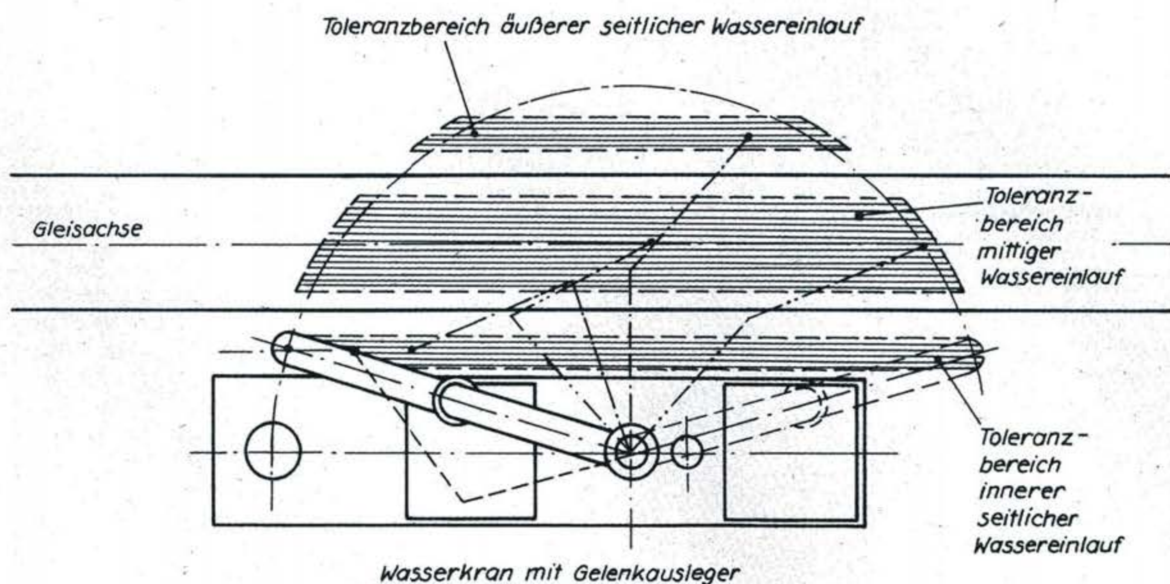


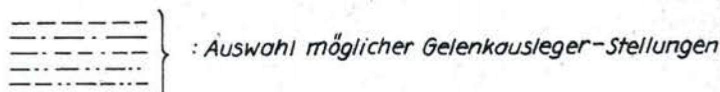
Vorderansicht der Baugruppe Sockelplatte

2



3





Skizze 1 Wasserkran mit Gelenkausleger, Maßstab 1:2

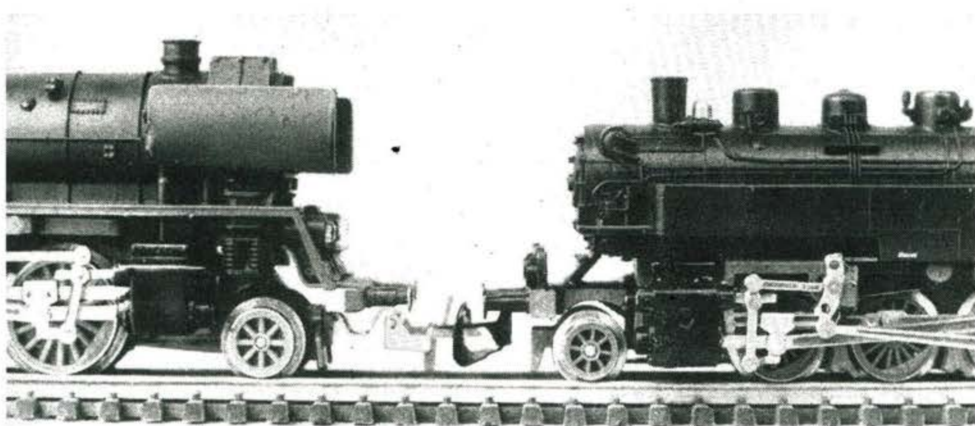
Skizze 2/3 Gegenüberstellung der verfügbaren Toleranzbereiche beider Wasserkran-Bauarten

Wassertopf des zweiten N-Kranes, dessen Deckel bereits fehlt, ober- und unterhalb des verlängert gedachten Auslegers entfernen,
Ausleger um 8 mm kürzen, zum zweiten Teilausleger zusammenkleben,
Drehzapfen aus einem N-Standrohr-Oberteil gemäß Skizze fertigen,
Drehzapfen durch zweiten Teilausleger stecken, mit erstem Teilausleger verkleben (auf Leichtgängigkeit achten!),
Gelenkausleger auf Standrohr stecken,
Funktionsprobe der Schwenkmöglichkeiten, evtl. farbliche Nachbehandlung.
Bei Nachbauten in H0 oder TT empfehlen sich weitere Nachbildungen von wichtigen Details, wie Abspannseile, Schwenkhebel, Ketten usw. Wer winterliche Motive liebt, vergesse nicht einen Korb für die brennende Steinkohle, womit beim Vorbild im Winter das Einfrieren verhindert werden soll.
Wer bereits Dampf- und Dieselloks auf seiner Anlage einsetzt, vergesse nicht den Nachbau der Schlauchleitung und des Hydranten neben dem Wasserkran, damit seine Modell-Dieselloks ihren Wasservorrat für die Dampfheizung (BR 110 und BR 118) ergänzen können!
Für Spezialisten des Nachtbetriebs noch ein Hinweis: Wer die Laternen auf den Auslegern beispielsweise mit Lichtleitkabel beleuchten möchte, beachte die Bedeutung des Signals Sh 2 c!

Quellenangaben

/1/ Niederstrasser, L. „Leitfaden für den Dampflokomotivdienst" 7. Auflage, Fa. A. Brockhaus Leipzig 1950
/2/ List, W. „Wasserkräne – Saugrohre – Tiefbrunnen" in Der Modelleisenbahner 12/1978 S. 360 ff
/3/ Fromm, G. „Modellbahn-Bauten" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin 1981
/4/ Neumann, A. „Das Eisenbahn-Signalwesen in Wort und Bild" 6. Auflage, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin 1960

Kleine Veränderungen an den TT-Lokomotiven BR 23^{10} und BR 86

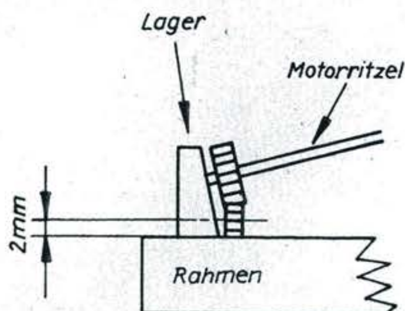


Mit wenigen Handgriffen lassen sich die beiden genannten Lokomotiven rein äußerlich wesentlich verbessern.
Die BR 23^{10} ist vorbildwidrig mit zu hoch angesetzten Witteblechen ausgerüstet. Die Anordnung erinnert an die der BR 44.
Die Windleitbleche werden zunächst demontiert. Die neuen Befestigungslöcher sind etwa 3 mm unterhalb der alten vorzusehen. Alle Haltestreben müssen so gebogen werden, daß sie wieder eine waagerechte Lage einnehmen. Geringfügige Anpaßarbeiten sind an allen Streben notwendig. Es ist darauf zu achten, daß möglichst vor dem Anbringen der Bleche die jeweils hinteren ursprünglich vorgesehenen Löcher mit Suralin verschlossen und farblich behandelt werden.
Die BR 86 ist durch die (unschöne) Stellung der Schieberschubstange auf eine bestimmte Laufrichtung fixiert. Um die Stange in eine „neutrale" Stellung zu bringen, löst man die Verbindung zur Schwinge. Danach wird die Schieberschubstange um etwa 2 mm am hinteren Ende gekürzt und die Kröpfung beseitigt. Die zwischen Gleitbahnträgerattrappe und Schwingenhalter vorhandene Hohlkehle wird vorsichtig mit Zweikomponentenkleber EP 11 gefüllt, bis die Schieberschubstange mit ihrem hinteren Ende in den Klebstoff eingedrückt werden kann. Korrekturen sollten während der Aushärtephase erfolgen. Beeinträchtigungen beim Lauf ergeben sich nicht.

D. Zachow, Cottbus

Verbesserung der T 334 vom VEB Berliner TT-Bahnen

Durch den Einbau eines Motorritzels der BR 118 fährt dieses Triebfahrzeug langsamer und verfügt auch über mehr Zugkraft. Der

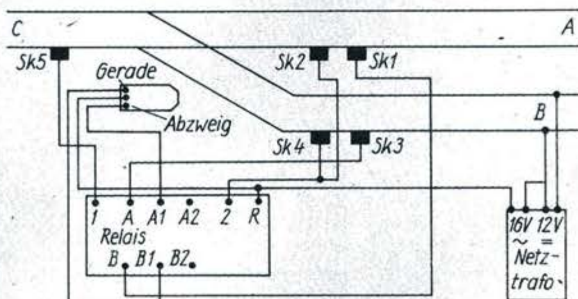


Umbau ist ohne großen Aufwand schnell möglich. Das Lager des Motorritzels wird um 2 mm tiefer gesetzt. Nach dem Absägen wird es gesäubert und wieder aufgeklebt. Das Ritzel der BR 118 wird für den Einbau in die T 334 entsprechend gekürzt.

K. Steinrück, Gera

Endabschaltung für Pilz-Gleise

Für meine ausschließlich mit Pilz-Material ausgerüstete Heimanlage baute ich eine Endabschaltung nach der im „modelleisenbahner" Heft 8/1975 auf den Seiten 240 und 241 vorgestellten Variante, war aber mit dem Ergebnis nicht zufrieden. Oft kamen die Weichenzungen nicht bis in ihre Endlage. Es kam auch vor, daß der Antrieb überhaupt nicht schaltete.
Deshalb knobelte ich an einer zuverlässigeren Lösung.
Die Weichen selbst brauchen dazu nicht verändert werden. Es sind lediglich ein Relais vom VEB Berliner TT-Bahnen und 5 Kontaktgleise erforderlich. Außerdem muß ein FZ 1-Trafo verwendet werden.



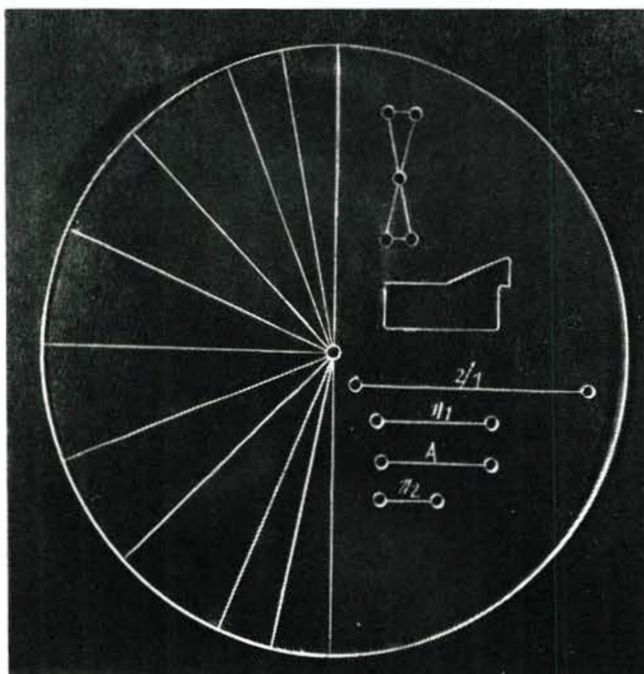
Sk ≙ (Schienen-)Kontaktgleis

Wenn ein Zug von A nach C fährt, betätigt er zuerst Kontaktgleis 1. Die Weiche bekommt über das Relais Strom und schaltet um. Kurz danach wird das Kontaktgleis 2 befahren. Auch das hier vorhandene Relais schaltet um.
Jetzt kann kein Strom mehr über den Weichenmagnet fließen. Erst wenn der Zug das Kontaktgleis 5 berührt, schaltet das Relais wieder um.

R. Katzke, Brandenburg

Gleisplan-schablonen

Das Entwerfen von Gleisplänen für Modellbahnanlagen ist mitunter eine zeitaufwendige Angelegenheit. Steht nur ein kleiner Anlagenraum für viele Gleisanlagen zur Verfügung, sind meist mehrere Gleisplanentwürfe erforderlich. Wesentlich rationeller ist es daher, mit Gleisplanschablonen zu arbeiten. Die hier vorgestellten Schablonen sind ausschließlich für die Nenngröße TT bestimmt. Am besten hat sich zur Herstellung der Schablonen der Maßstab 1:5 bewährt. Nachfolgend eine kurze Beschreibung der Gleisplanschablonen: Aus einem 3 mm dicken Stück Piacryl entstanden zwei Scheiben mit unterschiedlichem Radius. Der Radius von 66 mm-0,5 mm (halbe Strichstärke) ist für die Scheibe des großen Kreises, der Radius 57 mm-0,5 mm für die des kleinen Kreises verbindlich. Die eine Hälfte beider Scheiben wurde dafür genutzt, die Länge von 8 1/1-Schienen, und in diesen ist wiederum die Länge von vier 1/2-Schienen einzuritzen. Die Winkel der Strahlen betragen im einzelnen: 11,25°, 22,5°, 45°, 67,5°, 90°, 112,5°, 135°, 157,5°, 168,75° und 180°.
Auf der anderen freien Hälfte der Scheibe für den kleinen Kreis sind die Längen einer Kreuzung und der geraden Schienen der Abmessungen 2/1-, 1/1-, 1/2-Schiene und des Ausgleichsstückes eingeritzt worden. An den jeweiligen Endpunkten war je eine Bohrung von 2 mm Durchmesser erforderlich. Bei den Abmessungen für die Weiche müssen die Maße des Weichenantriebes erst berechnet werden.
Von der Gleisachse des geraden Stranges der Weiche ist zu dem Maß bis zur Außenkante des Weichenantriebes noch die halbe Schwellenlänge des Nachbargleises hinzuzuzählen, da sich sämtliche Maße der Schablonen auf die Mittellinie der Gleise beziehen. Für die Breite des Weichenantriebes auf der Schablone ergeben sich also folgende Maße: 29 mm + 11 mm (halbe Schwellenlänge) + 2 mm (für Differenzen) = 42 mm Originalbreite.
Wenn also die Außenkante des Weichenantriebes der Schablone bei der Gleisplankonstruktion mit der Achse eines Nachbargleises keine Berührung hat, so ist der technische Einbau dieser Weiche möglich. Auf der Gleisplanschablone ist nur eine Linksweiche zu sehen. Durch Drehung der Schablone auf ihre Rückseite verwandelt sie sich in eine Rechtsweiche.
Durch die Verwendung der selbst hergestellten Gleisschablonen konnte bei Entwürfen viel leichter die praktische Anwendung von Gleisplänen bei einem bedeutend geringeren Zeitaufwand festgestellt werden.



H. Janas, Halle

Regenerieren von H0-Radsätzen

Bei der Reparatur von Modellokomotiven sind in der Regel an den Radsätzen drei Verschleißerscheinungen festzustellen, wofür sich folgende Reparaturmaßnahmen besonders eignen:

1. Ausreißen des Gewindes für die Kurbelzapfen- und Kurbelstangenbefestigung,
Abziehen des Rades von der Achse,
Gewindebohrung mit einem Bohrer (∅ 1 mm) vollständig durchbohren,
in die Rückseite des Rades die vorhandene 1 mm-Bohrung auf 2,5 mm aufbohren (Bohrtiefe 2,5 mm),
Schraube M 2 × 10 in Ursprungslage einsetzen,
Schraube vorher leicht einfetten,
Bohrung mit EP 11 ausfüllen und aushärten lassen,
Schraube herausdrehen (Originalschraube nicht wieder verwenden).

2. Lockerung des Radsternes auf der Messingbuchse:
Je nach Lockerungsgrad 4 bis 6 Bohrungen zwischen den Speichen in die Messingbuchse einbringen (∅ 1 mm, Bohrtiefe etwa 1,5 mm),
Bohrung mit EP 11 ausfüllen, aushärten lassen und Klebstoffreste entfernen, Klebestelle farblich behandeln.

3. Radreifen löst sich vom Rad
Je nach dem Grad der Lockerung 4 bis 8 Bohrungen
Bohrrichtung von der Außenseite des Radreifens (Lauffläche) in Richtung Radstern (vollkommen durchbohren), ∅ 1 mm, ansonsten wie bei 2.

A. Erxlebe, Salzwedel

Verbesserte Laufeigenschaften der BR 86 in H0

Auch beim Modell steht die Sicherheit an erster Stelle. Durch das Einkleben von Bleiballast mit den Maßen 9 mm × 6,5 mm × 89 mm in beide Wasserkästen wird eine Erhöhung der Masse erreicht. Für den „Normalverbraucher" ist die von der Maschine bewegbare Wagenanzahl durchaus zufriedenstellend. Durch die Erhöhung der Masse und die Verbesserungen an allen vier Treibachsen wird eine wesentlich bessere Fahreigenschaft, besonders über Weichenstraßen, erzielt. Bei der niedrigen Spannung und dem geringen Strom ist erfahrungsgemäß eine sichere Stromabnahme über möglichst viele Achsen besonders wichtig.

G. Lehnert, Dresden

Ing. Uwe Wolfram, Zittau

Die ABJ – Modelleisenbahn

Vor 60 Jahren Modellbahnbau in Jena

Im Jahre 1920 erschienen in verschiedenen Zeitungen Anzeigen, die auf das Erscheinen einer Modelleisenbahn in der damals weit verbreiteten Spurweite I (heute Nenngröße I) aufmerksam machten.

„In technischer Beziehung bis ins Kleinste hervorragend gut durchdacht... im weiteren Aufbau auch den höchsten Ansprüchen eines sich im technischen Denken übenden, kritisch überlegenden größeren Jungen vollauf gerecht", hieß es u.a. im Anzeigentext.

August Betz – ein unbekannter Modellbahn-Konstrukteur

Konstrukteur und Hersteller dieser Eisenbahn war ein bis dahin in dieser Branche völlig unbekannter Mann – Dipl.-Ing. August Betz aus Jena (Bild 1). Für viele Modelleisenbahnfreunde ist es sicher von Interesse, Einzelheiten über eine Modellbahnentwicklung zu erfahren, die wenig bekannt ist und in einer an technischen Traditionen reichen Stadt unserer Republik ihren Ausgangspunkt hatte (dabei ist der Begriff „Modellbahn" für die damaligen Erzeugnisse nicht im heutigen – streng auf ein bestimmtes Vorbild bezogenen – Sinn aufzufassen). In der Zeit vor und nach dem ersten Weltkrieg war die Herstellung von Spielzeugeisenbahnen fast ausschließlich in Nürnberg und Göppingen konzentriert. Besonders die Firmen Bing und Märklin nahmen auf diesem Gebiet eine Monopolstellung ein. Es gehörten daher viel Mut und eine kühne technische Konzeption dazu, sich unter diesen Bedingungen einer solchen Entwicklung zuzuwenden. August Betz besaß beides.

Als Sohn eines Reißzeugfabrikanten wurde er am 2. Juni 1889 in Nürnberg geboren. Nach seiner Schulzeit studierte Betz an der Königlich Bayerischen Technischen Hochschule in München Maschinenbau und schloß 1912 das Studium mit dem Grad eines Diplomingenieurs ab. Im gleichen Jahr wurde August Betz als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Karl Zeiß in Jena angestellt. Bald darauf übernahm er die Leitung einer Fabrikationsabteilung im Jenaer Werk. Unbekannt sind die Gründe, die ihn veranlaßten, seine dortige Tätigkeit aufzugeben und sich der Fabrikation von Modelleisenbahnen zuzuwenden. Sicherlich aber hatten seine in Nürnberg, dem damaligen Zentrum der Blechspielwarenindustrie, verlebte Jugendzeit und seine ausgeprägten konstruktiven Fähigkeiten maßgeblichen Anteil an dieser Entscheidung.

Die Ausstattung

Die Betz-Eisenbahnen wurden nur in der Spurweite I (45 mm) hergestellt. Sie bestanden aus einer 2'B-Uhrwerklokomotive (wahlweise mit Schlepptender oder als Tenderlok), einem vierachsigen D-Zug Wagen, einem zweiachsigen offenen Güterwagen, einem gedeckten Güterwagen mit Bremserhaus, einem Kippwagen und einem Schemelwagen (Bild 2).

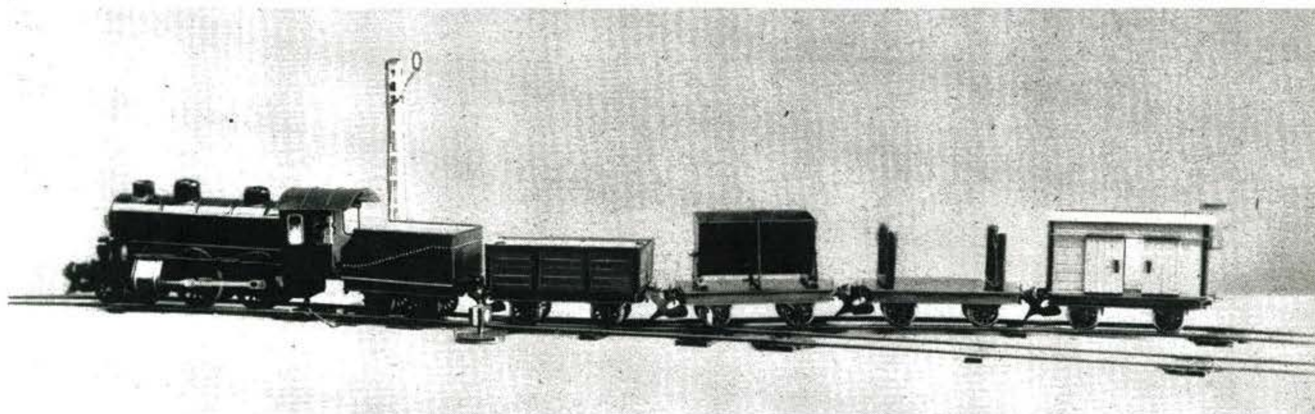
Die Länge der vierachsigen Wagen betrug 23,5 cm, die der Güterwagen 15 cm. Alle Wagen waren im Gegensatz zu anderen Fabrikaten recht breit. Neu und technisch gut durchdacht war die Möglichkeit des Zerlegens von Lok und Wagen, ohne daß Schraubverbindungen gelöst werden mußten.

„Was für Kinder unter 8–10 Jahren nicht empfehlenswert, gewinnt aber bei Älteren umso höheres Interesse", hieß es dazu im Text der Werbeanzeigen. Nach Abnahme der Wagendächer konnten die Haltesplinte der Wagenwände entfernt werden, und der Wagen fiel auseinander. Auch die Lokomotive konnte nach einer beigefügten Anleitung auseinandergenommen

1



2



1 Dipl.-Ing. August Betz

2 ABJ-Güterzug

3 Demontage der Lok

4 Gleisanlage mit Drehschemel-Weiche

Fotos: Sammlung Verfasser

und wieder zusammengebaut werden (Bild 3). Das Uhrwerk war vollständig eingekapselt und nur zum Abschmieren nach Abnahme eines Deckels zugängig. Es besaß zwei Fahrgeschwindigkeiten, Umsteuerung und Bremse. Ein spezielles Gleisstück enthielt einen seitlich verschiebbaren Bügel, der durch ein angebautes Signal in drei Stellungen verschoben werden konnte. Damit ließ sich die Fahrtrichtung wechseln und die selbsttätige Entkupplung der Wagen vornehmen. Die Betz-Kupplung war als einseitig wirkende automatische Kupplung ausgelegt. Der eigenartig geformte Zughaken schnappte beim Zusammenschieben der Wagen in die Gegenöse, und die Verbindung konnte durch den genannten Anschlagbügel zwischen den Schienen gelöst werden. Die Gleise bestanden aus Blechröhren, die auf die Schwellen aufgelötet waren (Bild 4).

Produktion nach vier Jahren wieder eingestellt

Die Betz-Eisenbahn war unter dem Markenzeichen „ABJ" mehrfach patentrechtlich geschützt. Ihre solide Ausführung und das konsequent verwirklichte Bausatzprinzip sollten einen großen Absatz sichern. Entsprechende Verträge mit Vertreterfirmen waren bereits abgeschlossen. Nach etwa vier Jahren Entwicklung und Produktion mußte Dipl.-Ing. August Betz die Eisenbahnherstellung und durch die Auswirkungen der Inflation auch die Firma aufgeben.

Es stellte sich später heraus, daß die aus Spritzgußlegierung gefertigten Laufräder, Puffer und Uhrwerkzahnräder nicht alterungsbeständig waren. Der eigentliche Grund für die Produktionseinstellung ist jedoch darin zu suchen, daß ihm unter kapitalistischen Produktionsverhältnissen als „Außenseiter", der über keine Forschungskapazitäten, Spezialverfahren und Sonderwerkstoffe verfügte, im Konkurrenzkampf mit den marktbeherrschenden Monopolen keine Chance blieb. August Betz, dessen Mittel und Möglichkeiten erschöpft waren, ging wieder zu den Zeiß-Werken zurück. Er arbeitete bis 1954 im VEB Carl Zeiß Jena als Abteilungsleiter im Entwicklungshauptbüro und blieb auch als Rentner mit dem Werk eng verbunden. Am 31. Mai 1975 verstarb er in Jena.

Für uns heutige Modelleisenbahner ist es Aufgabe und Verpflichtung, die Erinnerung an fortschrittliche Modellbahnkonstrukteure wie August Betz zu bewahren, die sich um die Entwicklung und Vervollkommnung unserer interessanten und sinnvollen Freizeitbeschäftigung verdient gemacht haben.

3

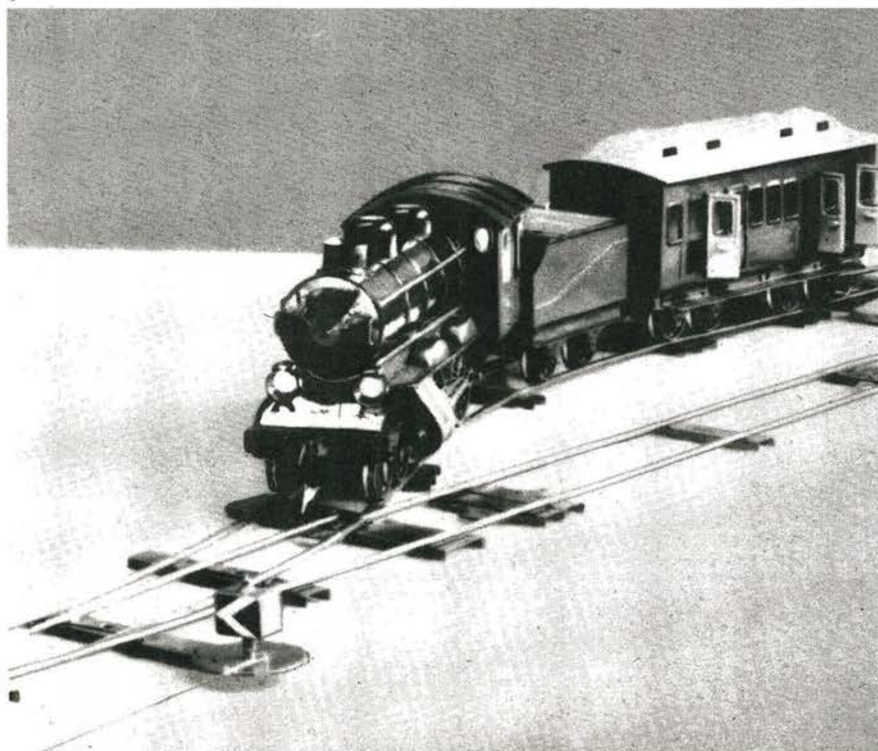


Entwicklung der Modellbahnspurweiten

Spur	engl. Maß (Zoll)	Spurweite mm	Maßstab
00	1	26	1:55
0	1 1/4	32	1:45
I	1 3/4	45	1:32
II	2	51	1:28
IIa	2 1/2	62	1:23
III	2 7/8	72	1:20

Marktbeherrschend waren in den Jahren, als die ABJ-Bahn produziert wurde, die Firmen Märklin und Bing. Zwar gab es auch kleinere Betriebe, die sich mit der Herstellung von Zubehörteilen beschäftigten, wie beispielsweise Garette, Bub und Kraus. Sie bestanden jedoch wesentlich länger als die Jenaer Fabrik.

4



Dipl.-Ing. Olaf Herfen (DMV)
Dresden

Owala — schon oft diskutiert

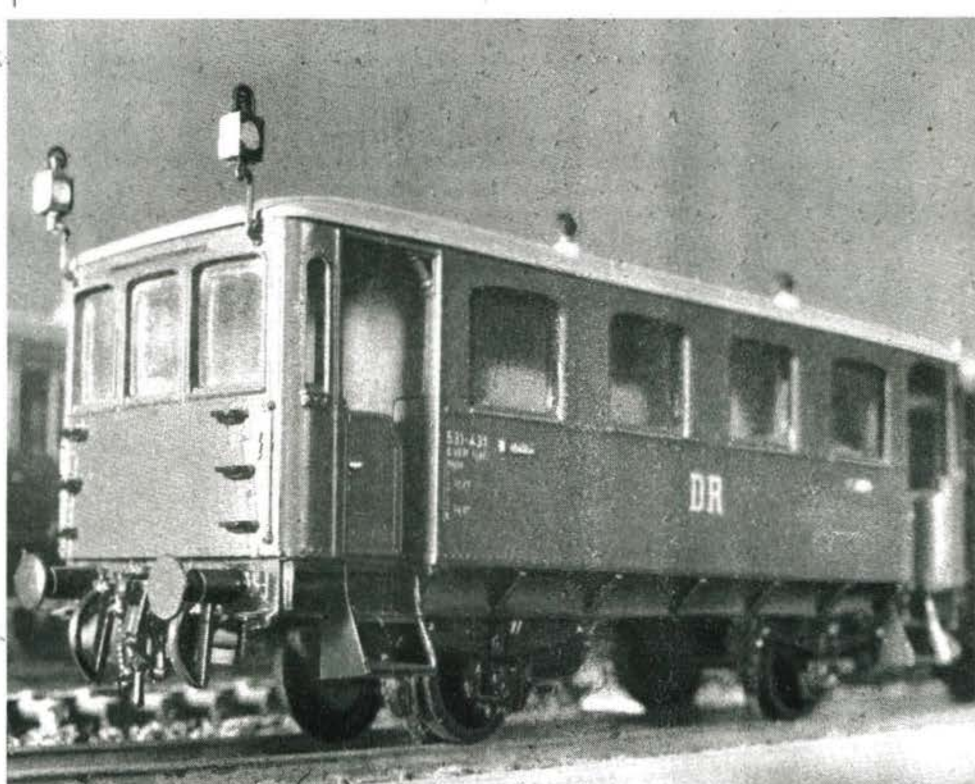
Bis heute gibt es bei der DR ein wichtiges Utensil, auf das die Modelleisenbahner, wenn sie es nicht im Eigenbau herstellten, bisher verzichten mußten: die Oberwagenlaterne. Jetzt hat sich die AG 3/46 des DMV, bekannt durch die Unterflurentkuppler in H0 und TT sowie die Prellbockbausätze dieses kleinen, aber attraktiven Zubehörteiles angenommen.

Die Oberwagenlaternen im Maßstab 1:87 werden fertig dekoriert in Kleinserie hergestellt und können von Einzelmitgliedern sowie Arbeitsgemeinschaften des DMV bei der AG 3/46 bestellt werden. Daneben sind auch Schlußscheiben Zg 3 und Zg 4 mit Hängebügel sowie die Haltscheibe Sh 2 im Angebot.

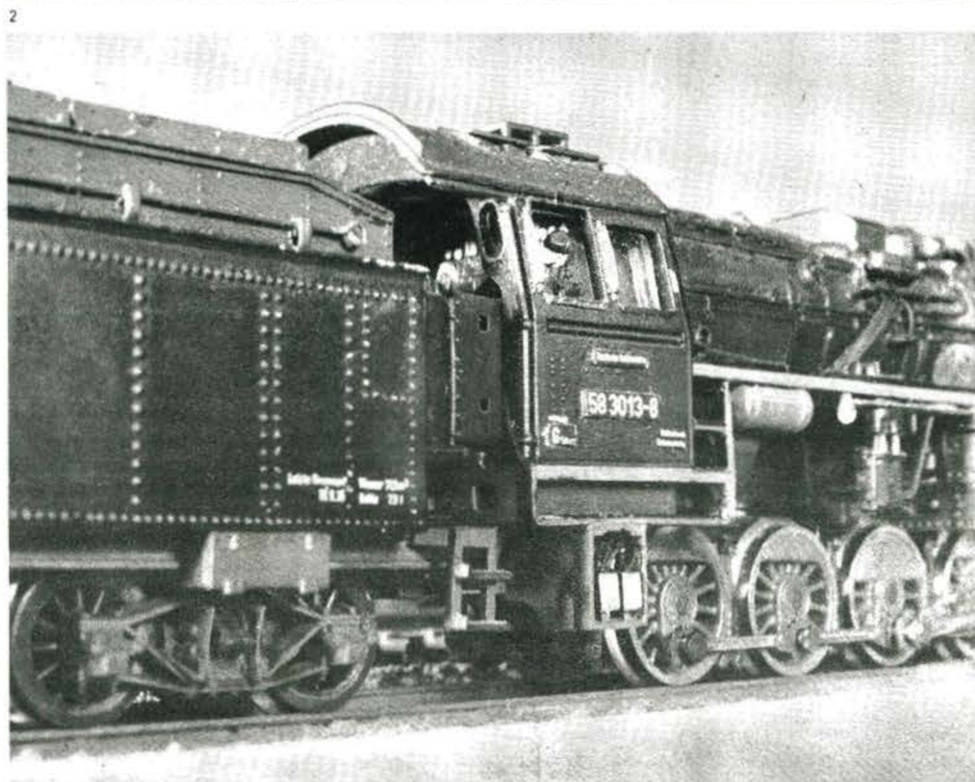
Durch die gute Maßstäblichkeit sowie die farbige Dekoration auf allen 4 Seiten ist die Owala eine gelungene Ergänzung zur Belebung der Züge. Die Laterne besitzt auf der Unterseite einen Zapfen, mit dem sie in 0,6 mm-Bohrungen am Wagendach eingesteckt aufgeklebt werden. Bild 1 zeigt die Wirkung der Owala an einem PIKO-Windbergwagen. Daß die Owala aber auch für Lokomotivliebhaber sehr brauchbar ist, zeigt Bild 2. Bei der DR erhielten alle im Güterzugdienst eingesetzten Lokomotiven, auch E- und Dielselloks, seitlich unter dem Führerhaus einen Tragrahmen, in den zwei Oberwagenlaternen einzustecken sind. Sie werden dann als Zugschluß an Güterzügen angebracht, da diese Züge ohne Zugführer fahren.

Der auf dem Bild gezeigte handwerklich hergestellte Tragrahmen soll später ebenfalls als Kleinserienteil von Mitgliedern der AG 3/46 hergestellt werden.

1



2



1 PIKO-Windbergwagen, ausgerüstet mit Oberwagenlaternen der AG 3/46 sowie Bremsschläuchen, Heizkupplung und Kuppelhaken von der AG 3/42

2 Oberwagenlaternen im speziellen Tragrahmen an einem Eigenbau-Modell des Autors.

Fotos: Verfasser

Rezension

Günther Fiebig: „Auf der Schiene von Dessau nach Wörlitz", Arbeitsgemeinschaft „Freunde der Eisenbahn", Dessau 1982, 86 Seiten, 67 Abbildungen

Nach 1870 einsetzenden erfolglosen Planungen zum Bau von Hauptbahnen, die u. a. Wörlitz berühren sollten, gelang in den Jahren 1893/94 die Erschließung des östlichen Teiles Anhalts durch den Bau einer Nebeneisenbahn (Privatbahn) von Dessau nach Wörlitz durch die Berliner Firma Vering & Waechter. Bau und Betrieb unterlagen der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1982", wobei sich der Betrieb praktisch nicht von dem einer Kleinbahn unterschied.
Neben einem nicht übermäßig starken Güterverkehr entwickelte sich ein umfangreicher Reiseverkehr, denn erst die Eisenbahn erschloß den heute weithin bekannten und berühmten Wörlitzer Landschaftspark dem Tourismus.
Seit 1949 – die Bahn gehörte nunmehr zur DR – stiegen auch hier die Gütertransportleistungen stark an. Der Reiseverkehr wurde 1968 eingestellt.
Der Autor nahm die Wiedereröffnung in Form eines Saisonverkehrs zum Anlaß, eine gut fundierte Arbeit über die Geschichte dieser Nebenbahn vorzulegen. Trotz lückenhafter Archivalien wird mit Hilfe von Freunden der Eisenbahn und eigener Aufzeichnungen ein abgerundetes Bild der ehemaligen Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE) vermittelt. Sehr zu begrüßen sind auch die im Zusammenhang mit der DWE stehenden Ausführungen zur Zschornewitzer Kleinbahn.
Zahlreiche Fotos und Skizzen von Bahnhöfen, Fahrzeugen usw. wie auch ein ausführlicher Tabellenanhang geben dem Leser ein informatives Bild vom Bahnbetrieb. Allerdings wären die Fahrzeugskizzen in größerem Abbildungsmaßstab für den Eisenbahnfreund wertvoller.
Eine Kurzzeichenerklärung zu Begriffen aus dem Eisenbahnwesen läßt die gute Absicht vermuten, die vorgelegte Arbeit auch dem allgemein heimatgeschichtlich Interessierten näher zu bringen. Dieser Absicht mag auch die Tatsache entspringen, daß hier einmal die Fahrzeuge der eigentlichen Zweckbestimmung einer Eisenbahn, dem Transport von Personen und Gütern, in der Beschreibung von Lokomotiven und Triebwagen vorangestellt werden.
Sehr interessant sind abschließend die Informationen über den Umfang der notwendigen Maßnahmen, die vor der Wiedereinführung des Reiseverkehrs am 23. Mai 1982 zu bewältigen waren.
Die Broschüre wird beschränkt in einigen Arbeitsgemeinschaften des DMV verkauft.
Ni.

Autorenkollektiv: „Das Mügelner Schmalspurbahnnetz" Herausgeber: Kulturbund der DDR, Gesellschaft für Heimatgeschichte, Kreisleitung Oschatz, 104 Seiten, 23 Zeichnungen, 85 Fotos, 14,– Mark

Mügeln – größter Schmalspurbahnhof Europas!
Dieser bisher in zahlreichen Veröffentlichungen genannte Fakt ist auch in der mit viel Liebe und Sachkenntnis erarbeiteten Broschüre enthalten. Allerdings ist eindeutig gesagt, daß es bis heute noch nicht möglich war, eindeutig zu klären, ob dem Bahnhof der Kleinstadt Mügeln tatsächlich diese Bezeichnung zuerkannt werden kann.
Angefangen hat es mit dem Mügelner Schmalspurbahnnetz 1884, als zwischen Döbeln und Mügeln die erste vornehmlich dem Rübentransport dienende Strecke entstand. Bald folgten weitere, wie Oschatz—Mügeln—Neichen und Oschatz—Strehla. Die Autoren beschreiben jeweils recht ausführlich, wie es zum Bahnbau kam, wie die Betriebsführung abgewickelt wurde und welche Anlagen und Fahrzeuge vorhanden waren. Bis auf die heute noch einem starken Güterverkehr dienende Strecke Oschatz—Kemmlitz wurden alle anderen Abschnitte in den 60er und 70er Jahren stillgelegt. Auch diesem Thema widmen die Autoren ein Kapitel. Exakte Fahrzeugzeichnungen bereichern die einzelnen Darstellungen. Das Bildmaterial ist sehr umfangreich und vermittelt jene Atmosphäre, die es eben nur auf dem Mügelner Netz gab und gibt. Allerdings wäre es wünschenswert, wenn bei einer späteren Nachauflage die Fotos an den entsprechenden Textstellen und nicht als gesonderter Bildteil erscheinen würden.
Die erste Auflage war kurz nach dem Erscheinen vergriffen. Die Kreisleitung Oschatz des Kulturbundes der DDR beabsichtigt allerdings, im Frühjahr 1983 eine weitere Auflage dieser Broschüre herauszugeben.
Ma.

Bezirksvorstand Dresden – Kommission Eisenbahnfreunde

Der BV Dresden bietet in **geringem** Umfang Silikonkautschuk, einschließlich Vernetzer und Verpackung zum Preis von 30,— M/kg an. Silikonkautschuk ist geeignet zur Herstellung von Negativen und Positiven, zum Abgießen von Fahrzeugteilen, Figuren u.ä. mittels Gießharz, Hobby-Plast bis zu Zinn. Es sind bis zu 10 Abgüsse möglich. Eine Verarbeitungsrichtlinie wird beigegeben. Die benötigte Menge richtet sich nach dem Volumen des herzustellenden Teiles zuzüglich des Formkastens. Die Bestellung sollte möglichst durch Selbstabholung realisiert werden. Letzter Bestelltermin 31. Oktober 1982. Zu richten an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR – Bezirksvorstand Dresden – 8060 Dresden, Antonstr. 21, PSF 325. Sprechzeiten: Dienstag 14–18 Uhr Freitag 8–12 Uhr.

Modellbahnausstellungen finden wie folgt statt:

8000 Dresden
Vom 16. bis 24. Oktober 1982 im „Ernst-Thälmann-Saal" Dresden Hbf (Bahnsteig 17). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Gezeigt wird die große TT-Gemeinschaftsanlage der AG 3/31 Pirna. Es findet ein Verkaufsbasar von gebrauchten Modellbahnartikeln statt.

9374 Gelenau
Vom 7. bis 10., 16., 17., 23., 24., 30. und 31. Oktober von 10–18 Uhr sowie am 14., 21. und 28. Oktober von 16–19 Uhr im FDJ-Heim

6840 Pößneck
Vom 16. bis 23. Oktober 1982 im Haus der Jungen Pioniere Franz-Schubert-Str. 8. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr, Samstag und Sonntag 9.30–12.00 u. 13.30–18.00 Uhr.

4800 Naumburg (Saale)
Vom 16.–24. Oktober 1982 in der Aula der Otto-Grotewohl-Oberschule; Weißenfelser Str. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag u. Sonntag 15—18 Uhr. Am 6. November 1982 **Tauschmarkt** im Kulturraum des Bf Naumburg (Saale) Hbf von 9–14 Uhr. Eintritt pro Tisch: 1,— M. Platzbestellungen bis 25. Oktober 1982 an: Frd. Klaus Wunschick, 4800 Naumburg (Saale), Poststr. 40

7060 Leipzig
Vom 16.–23. Oktober 1982 in der Alexander-Matrossow-Oberschule, Alte Salzstraße 61. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10–19 Uhr, Samstag u. Sonntag 10–18 Uhr.

AG 6/10 „George Stephenson" – Merseburg
Der am 10. Oktober 1982 vorgesehene Tauschmarkt findet nicht statt.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

9/1 Biete: Modelleisenbahnkalender 1980/82; Hortlebens Eisenbahn-Übersichtskarte Österreich-Ungarn; Kursbuch DB 1978/79; Eisenbahnjahrbuch 1980; in H0: BR 01; 01^5 (Frisur); 03 (Umbau); 23, 41, 42, 44, 50, 75 (Umbau), 91, SKL. Suche in H0: and. Um- u. Eigenbauten, bes.: BR 17, 18, 19, 22, 38, 39, 58, 84, 94, 98, 99 ($H0_e$); Herr, Rollwagen.

9/2 Suche: TT, BR 01^{02}, 39, 44, 62, 75, 84, 91, 95 (Eigenbau).

9/3 Suche: Edmons. Fahrkarten (DR); Schild „Rbd Schwerin" sowie Ansichtskarten mit Eisenbahnmotiven (Bf usw.)

9/4 Biete: „Dampflok-Archiv 1" (1. Auflage); „Triebwagenarchiv" (2. Auflage). Suche: Schmalspurpersonenwg. (grün u. rot-elfenbein) sowie Schmalspurgüterwg von Herr; H0-Straßenbahnmodelle; „Das Signal" 1–10; Modelleisenbahnkalender 1982; „Die Baureihe 01"; „Die deutschen Dampflokomotiven – gestern und heute".

9/5 Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1—30; auch einzelne kompl. Jahrg. sowie alle Ausgaben d. „Modellbahnbücherei".

9/6 Biete: H0, BR 23, 42, 84; Langenschwalbacher Wagen. Suche: Schmalspurmaterial $H0_e$; Fotos v. d. BR 44 (vor 1973); Tauschpartner für Dampflokdias (Neuzeit).

9/7 Biete: H0, BR 84, 91; $H0_m$ BR 99 (Herr). Suche: Wagen in $H0_m$ (Herr) und $H0_e$-Modelle.

9/8 Biete: Eisenbahnjahrbücher 1963, 1964, 1965, 1967–1980

9/9 Biete Pico-Express-Material; H0-Gleis mit Holzschwellen; Pico-Autotransportwg. m. 4 BMW; Kipplorenwg. u. v. a. Suche: Material in 0 von Zeuke.

9/10 Biete in N: Diesellok M 61 d. MAV; Diesellok BR 118 d. DR in Blau u. Rot sowie zweiteil. Triebwageneinheit VT 4.12 d. DR. Suche: TT, BR 254, BR 211, BR 242 d. DR sowie BR 35 und in N BR 5/65.

9/11 Biete: Alu-Puffer; O-Wagen-Oberteile (Herr) Nenngr. O; Messing- u. Alu-Räder; Achshalter; Primus-Gleise u. Weichen in H0 sowie and. Einzelteile; Liste anfordern. Suche: Material v. Stadtilm u. Herr in Nenngr. 0.

9/12 Biete: „Das Signal" Hefte 31/69, 32 u. 35/70; „Der Modelleisenbahner" Heft 4/77, 6/81 u. 7/79. Suche: „Der Modelleisenbahner" Heft 11/81 sowie in TT BR 35, 56 u. 86 (auch defekt).

9/13 Biete: „Der Modelleisenbahner" 2, 3, 8/79; 7/80; 3/81; Heft „5 Jahre Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg"; LP 01–99; Schienen für Nenngr. 0; für Nenngr. H0 3-Leiter (Blechschwellen); Zeuke-Material in 0; BR 80 (def.); 0-Wagen (def.); Weichen u. a. Suche: „BR 01"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Straßenbahn-Archiv"; „Reisezugwagen-Archiv"; „Die Muldenthalbahn"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; Pionier- u. Ausstellungsbahnen"; „Die Franzburger Kreisbahnen" u. a.

9/14 Biete: Drehscheibe H0; Prefo-Straßenbahn; Lok BR 89, 91, 99, ETA 178 u. SKL. Suche: Schmalspur- u. Feldbahnfahrzeuge; $H0_m$-Personenwagen rot/elfenbein.

mosaik

In der Berliner Wuhlheide

Im Oktober findet das 14. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" in Biesenthal statt. Auch die Berliner Pioniereisenbahn ist ein Zentrum der Jugendarbeit unseres Verbandes. Immerhin beförderte dieses nicht nur bei den Jugendlichen beliebte Verkehrsmittel 1981 86 755 Personen. Dabei legten die Züge dieser 600-mm-spurigen Bahn 12 137 km zurück. Übrigens: Die hier beheimateten Loks des Typs V 10 C sind die einzigen Schmalspurloks der Rbd Berlin, die zum Bw Berlin-Pankow gehören.

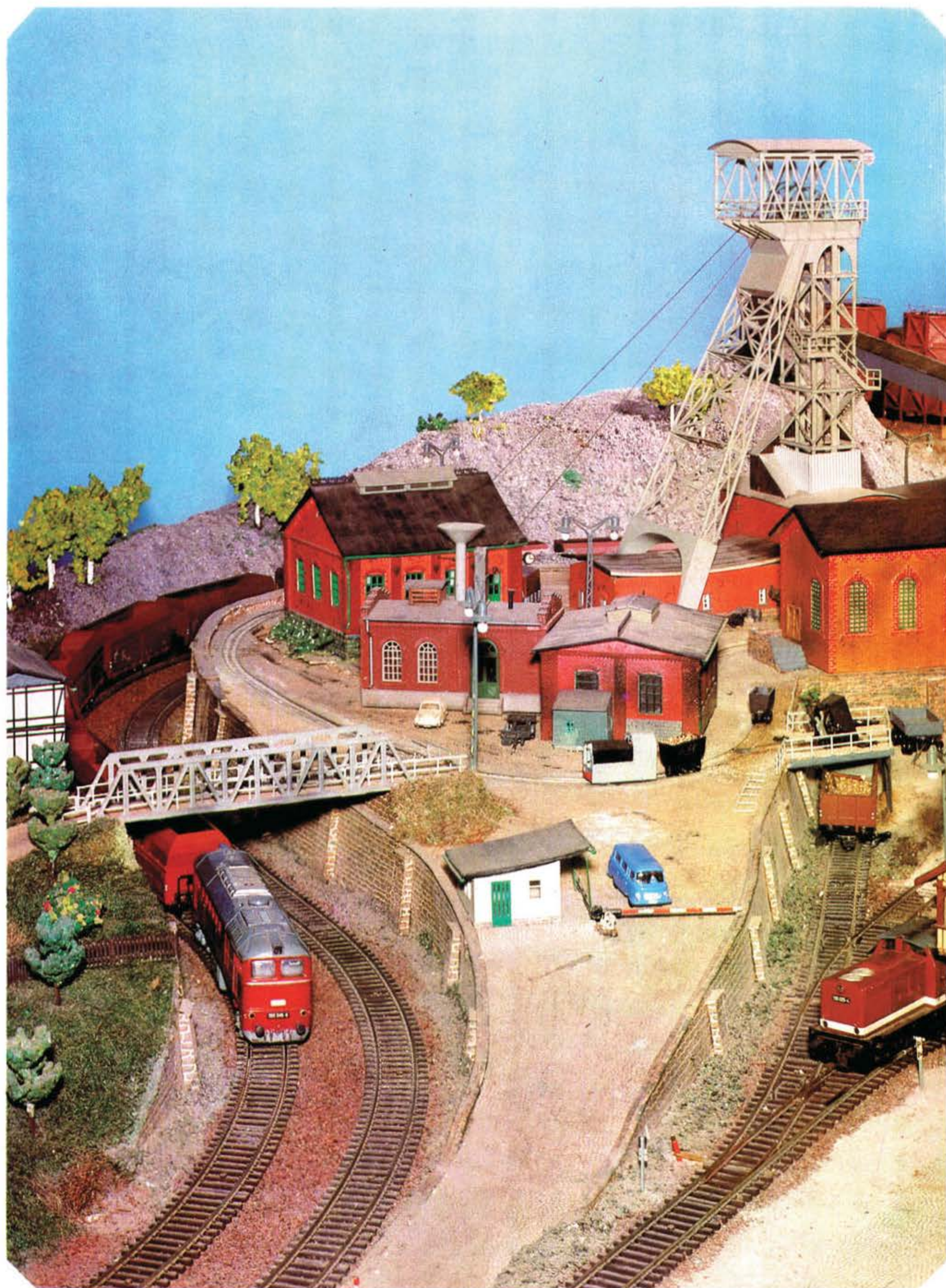
Fotos: L. Nickel, Berlin





Ein noch sehr seltenes Anlagenmotiv: Der Förderturm einer Schachtanlage zeigt eine der vielfältigen Möglichkeiten, mit denen Modellbahn-Anlagen interessant gestaltet werden können.

Foto: H. Darr, Reichenbach



INDEX 32542